



LZG.410.012.2019  
Nr ewid. 23/2020/P/19/111/LZG

Informacja o wynikach kontroli

**URZĄDZANIE  
I UTRZYMANIE PASÓW PRZECIWPOŻAROWYCH  
PRZY LINIACH KOLEJOWYCH W WOJEWÓDZTWIE LUBUSKIM**

DELEGATURA W ZIELONEJ GÓRZE

## MISJA

Najwyższej Izby Kontroli jest dbałość o gospodarność i skuteczność w służbie publicznej dla Rzeczypospolitej Polskiej

## WIZJA

Najwyższej Izby Kontroli jest cieszący się powszechnym autorytetem najwyższy organ kontroli państwowej, którego raporty będą oczekiwanym i poszukiwanym źródłem informacji dla organów władzy i społeczeństwa

### Informacja o wynikach kontroli

**Urządzanie i utrzymanie pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych w województwie lubuskim**

p.o. Dyrektor Delegatury NIK w Zielonej Górze



Włodzimierz Stobrawa

### Akceptuję:

Wiceprezes Najwyższej Izby Kontroli



Marek Opiola

### Zatwierdzam:

Prezes Najwyższej Izby Kontroli



Mariam Banaś

Warszawa, dnia 02.04.2020

Najwyższa Izba Kontroli  
ul. Filtrowa 57  
02-056 Warszawa  
T/F +48 22 444 50 00

[www.nik.gov.pl](http://www.nik.gov.pl)

# SPIS TREŚCI

WYKAZ STOSOWANYCH SKRÓTÓW, SKRÓTOWCÓW I POJĘĆ.....	4
1. WPROWADZENIE.....	6
2. OCENA OGÓLNA .....	10
3. SYNTEZA WYNIKÓW KONTROLI.....	12
4. WNIOSKI.....	17
5. WAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI .....	18
5.1. Prawdliwość planowania i wykonywania obowiązków związanych z pasami przeciwpożarowymi.....	18
5.2. Prawdliwość wykonywania czynności kontrolno-rozpoznawczych dotyczących pasów przeciwpożarowych.....	42
5.3. Prawdliwość nadzoru nad wykonywaniem obowiązków związanych z urządzeniem i utrzymaniem pasów przeciwpożarowych .....	46
5.3.1. Nadzór PSP .....	46
5.3.2. Nadzór PKP PLK S.A. ....	53
6. ZAŁĄCZNIKI .....	55
6.1. Metodyka kontroli i informacje dodatkowe.....	55
6.2. Analiza stanu prawnego i uwarunkowań organizacyjno-ekonomicznych.....	63
6.2.1. Analiza stanu prawnego dotyczącego kontrolowanej działalności .....	63
6.2.2. Szczegółowa analiza uwarunkowań ekonomicznych i organizacyjnych .....	71
6.3. Wykaz aktów prawnych dotyczących kontrolowanej działalności.....	74
6.4. Wykaz podmiotów, którym przekazano informację o wynikach kontroli.....	76
6.5. Stanowisko Ministra do informacji o wynikach kontroli .....	77

## Wykaz stosowanych skrótów, skrótowców i pojęć

<b>instrukcja ochrony przeciwpożarowej lasu</b>	instrukcja ochrony przeciwpożarowej lasu wprowadzona zarządzeniem nr 54 Dyrektora Generalnego Lasów Państwowych z dnia 21 listopada 2011 r., obowiązująca w jednostkach organizacyjnych Lasów Państwowych od dnia 1 stycznia 2012 r.;
<b>KW, KP, KM PSP</b>	komenda wojewódzka, komenda powiatowa, komenda miejska Państwowej Straży Pożarnej;
<b>LP</b>	Lasy Państwowe;
<b>linia kolejowa</b>	linia kolejowa – wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa przystosowana do prowadzenia ruchu pociągów (art. 4 pkt 2 ustawy <i>o transporcie kolejowym</i> );
<b>mineralizacja pasa przeciwpożarowego</b>	wykonanie bruzdy, oczyszczonej z wszelkiej roślinności do warstwy mineralnej, a na gruntach torfiastych – posypanie takiego gruntu warstwą piasku o grubości od 0,01 m do 0,02 m <sup>1</sup> ;
<b>metodyka prowadzenia czynności kontrolno-rozpoznawczych</b>	metodyka prowadzenia czynności kontrolno-rozpoznawczych, mających na celu rozpoznawanie zagrożeń pożarowych oraz realizację nadzoru nad przestrzeganiem przepisów przeciwpożarowych, zatwierdzona przez Komendanta Głównego Państwowej Straży Pożarnej 19 stycznia 2017 r.;
<b>nadleśnictwo</b>	podstawowa, samodzielna jednostka organizacyjna Lasów Państwowych (§ 25 ust. 1 <i>Statutu Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe</i> );
<b>pasy przeciwpożarowe</b>	system drzewostanów różnej szerokości poddanych specjalnym zabiegom gospodarczym i porządkowym lub powierzchni wylesionych i oczyszczonych do warstwy mineralnej <sup>2</sup> . Stosowane w sąsiedztwie linii kolejowej, na której prowadzony jest ruch kolejowy, powinny być urządzone i utrzymywane jako jedna równoległa do linii kolejowej bruzda o szerokości co najmniej 4 m usytuowana w odległości od 2 m do 5 m od dolnej krawędzi nasypu lub górnej krawędzi przekopu linii kolejowej, a w razie występowania rowów bocznych – od zewnętrznej krawędzi tych rowów <sup>3</sup> ;
<b>pożar</b>	niekontrolowany, samoistny proces spalania materiałów palnych w miejscu i czasie do tego nieprzeznaczonych;
<b>PSP</b>	Państwowa Straż Pożarna;
<b>RDLP</b>	Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych;
<b>rozporządzenie w sprawie czynności kontrolno-rozpoznawczych</b>	rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 24 października 2005 r. <i>w sprawie czynności kontrolno-rozpoznawczych przeprowadzanych przez Państwową Straż Pożarną</i> <sup>4</sup> ;

<sup>1</sup> § 9 ust. 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008 r. *w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych* (Dz. U. z 2014 r. poz. 1227, ze zm.).

<sup>2</sup> § 2 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 7 czerwca 2010 r. *w sprawie ochrony przeciwpożarowej budynków, innych obiektów budowlanych i terenów* (Dz. U. Nr 109, poz. 719 ze zm.).

<sup>3</sup> § 9 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008 r. *w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych* (Dz. U. z 2014 r. poz. 1227, ze zm.).

<sup>4</sup> Dz. U. Nr 225, poz. 1934.

<b>rozporządzenie w sprawie ochrony przeciwpożarowej</b>	rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 7 czerwca 2010 r. w sprawie ochrony przeciwpożarowej budynków, innych obiektów budowlanych i terenów <sup>5</sup> ;
<b>rozporządzenie w sprawie wymagań</b>	rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008 r. w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych <sup>6</sup> ;
<b>rozporządzenie w sprawie zabezpieczenia przeciwpożarowego lasów</b>	rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 22 marca 2006 r. w sprawie szczegółowych zasad zabezpieczenia przeciwpożarowego lasów <sup>7</sup> ;
<b>ustawa o lasach</b>	ustawa z dnia 28 września 1991 r. o lasach <sup>8</sup> ;
<b>ustawa o NIK</b>	ustawa z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli <sup>9</sup> ;
<b>ustawa o ochronie przeciwpożarowej</b>	ustawa z dnia 24 sierpnia 1991 r. o ochronie przeciwpożarowej <sup>10</sup> ;
<b>ustawa o ochronie przyrody</b>	ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody <sup>11</sup> ;
<b>ustawa o PSP</b>	ustawa z dnia 24 sierpnia 1991 r. o Państwowej Straży Pożarnej <sup>12</sup> ;
<b>ustawa o transporcie kolejowym</b>	ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym <sup>13</sup> ;
<b>ustawa Pzp</b>	ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych <sup>14</sup> ;
<b>Zakład</b>	Polskie Koleje Państwowe Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze.

<sup>5</sup> Dz. U. Nr 109, poz. 719, ze zm.

<sup>6</sup> Dz. U. z 2014 r. poz. 1227, ze zm.

<sup>7</sup> Dz. U. Nr 58, poz. 405, ze zm.

<sup>8</sup> Dz. U. z 2020 r. poz. 6, ze zm.

<sup>9</sup> Dz. U. z 2019 r. poz. 489, ze zm.

<sup>10</sup> Dz. U. z 2019 r. poz. 1372, ze zm.

<sup>11</sup> Dz.U. z 2020 r. poz. 55.

<sup>12</sup> Dz. U. z 2019 r. poz. 1499, ze zm.

<sup>13</sup> Dz. U. z 2019 r. poz. 710, ze zm.

<sup>14</sup> Dz. U. z 2019 r. poz. 1843, ze zm.

# 1. WPROWADZENIE

## Pytanie definiujące cel główny kontroli

Czy pasy przeciwpożarowe przy liniach kolejowych w województwie lubuskim były prawidłowo urządzone i utrzymywane?

## Pytania definiujące cele szczegółowe kontroli

1. Czy zarządca linii kolejowych prawidłowo planował i wykonywał obowiązki związane z pasami przeciwpożarowymi?
2. Czy Państwowa Straż Pożarna prawidłowo wykonywała czynności kontrolno-rozpoznawcze dotyczące pasów przeciwpożarowych?
3. Czy nadzór nad wykonywaniem obowiązków związanych z urządzeniem i utrzymaniem pasów przeciwpożarowych był właściwy?

## Jednostki kontrolowane

Skontrolowano:

- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze;
- Komendę Wojewódzką Państwowej Straży Pożarnej w Gorzowie Wielkopolskim;
- Komendę Miejską Państwowej Straży Pożarnej w Zielonej Górze;
- pięć Komend Powiatowych Państwowej Straży Pożarnej w: Krośnie Odrzańskim, Międzyrzeczu, Słubicach, Żaganiu, Żarach.

## Okres objęty kontrolą

Lata 2017–2019 oraz lata wcześniejsze w zakresie zdarzeń i danych niezbędnych do dokonania ocen.

W ostatnich latach nastąpił znaczny wzrost przewozów kolejowych, zarówno pasażerskich, jak i towarowych<sup>15</sup>. Nieodłącznym ryzykiem związanym z ruchem kolejowym jest zagrożenie pożarowe terenów sąsiadujących z liniami kolejowymi. Pożary przy liniach kolejowych powstają m.in. od iskier z układów wydechowych pojazdów spalinowych, procesu hamowania pociągów oraz iskrzenia na styku pantograf – sieć trakcyjna elektrowozów, jak też na skutek zaprószenia ognia. Z uwagi na fakt szybkiego wygaszania pożaru w przypadku występowania między linią kolejową a terenem sąsiednim pasa ziemi pozbawionego materiałów palnych, sformułowano obowiązek urządzania i utrzymywania pasów przeciwpożarowych. Stosownie do art. 17 ust. 1 pkt 3 ustawy *o transporcie kolejowym*, na zarządców linii kolejowych nałożono obowiązki zapewnienia bezpieczeństwa przewozów, a także ochrony przeciwpożarowej i ochrony środowiska. Odbyna się to w szczególności poprzez inwestycje i utrzymywanie infrastruktury kolejowej. Istotnym elementem tej infrastruktury są pasy przeciwpożarowe przy liniach kolejowych. Przykładem skutków braku prawidłowo przygotowanych pasów przeciwpożarowych była katastrofa w 1992 r. w Kuźni Raciborskiej, w której pożar powstały przy linii kolejowej rozprzestrzenił się dalej i pochłonął ponad 9 tys. ha lasów<sup>16</sup>.

Na początku XXI wieku zarządzający liniami kolejowymi prezentowali stanowisko, że nie mają obowiązku w zakresie wykonywania i utrzymywania pasów przeciwpożarowych. Twierdzili przy tym, by pasy wykonywali leśnicy wraz z koniecznością zapłaty odszkodowania dla zarządców linii. Zarządca zaprzestał wykonywać pasy przeciwpożarowe<sup>17</sup>. W 2011 r. PSP we ścisłej współpracy z Lasami Państwowymi zaczęła przeprowadzać czynności kontrolno-rozpoznawcze oraz nakładać na zarządców obowiązki w zakresie wykonywania pasów przeciwpożarowych w drodze decyzji administracyjnych.

Ponad 80% lasów w Polsce jest zagrożonych pożarem<sup>18</sup>. Zagrożenie lasów w Polsce pożarami wynika przede wszystkim z przeważającego udziału gatunków iglastych, często z jednowiekowymi monokulturami sosnowymi sprzyjającymi nagromadzeniu się znacznej ilości suchej biomasy, znacznego udziału drzewostanów młodszych klas w wieku do 60 lat, zmian klimatycznych charakteryzujących się anomaliami pogodowymi sprzyjającymi powstawaniu pożarów (rekordowe temperatury powietrza i długotrwałe okresy suszy powodujące intensywne wydzielanie się łatwopalnych żywic i olejków eterycznych z drzew iglastych)<sup>19</sup>.

Obowiązek urządzania i utrzymywania pasów przeciwpożarowych dotyczy czynnych linii kolejowych przebiegających przez lasy zaliczone do najwyższych, tj. do I lub II kategorii zagrożenia pożarowego. Na terenie Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych w Zielonej Górze wszystkie nadleśnictwa zaliczono do I kategorii zagrożenia (infografika nr 1).

<sup>15</sup> <https://utk.gov.pl/aktualnosci/14768,Kolejny-rok-rekordow-na-kolei-podsumowanie-2018-r.html> [dostęp 5.01.2020 r.].

<sup>16</sup> [https://pl.wikipedia.org/wiki/Po%C5%BCar\\_lasu\\_w\\_nadle%C5%9Bnictwie\\_Rudy\\_Raciborskie](https://pl.wikipedia.org/wiki/Po%C5%BCar_lasu_w_nadle%C5%9Bnictwie_Rudy_Raciborskie) [dostęp 2.03.2020 r.].

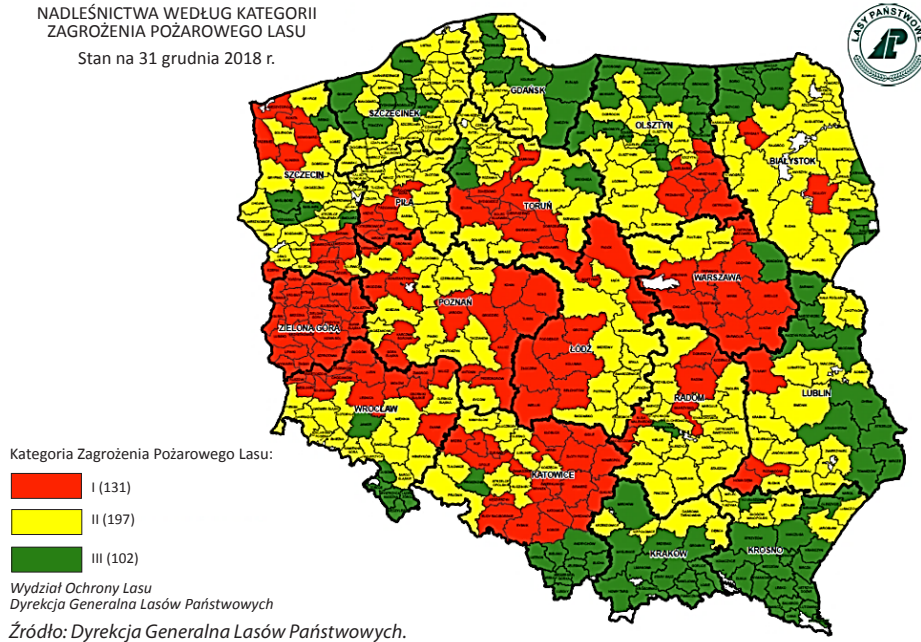
<sup>17</sup> <https://ppoz.pl/index.php/rozpoznawanie-zagrozen/901-wojna-o-pasy-przeciwpozarowe> [dostęp 12.03.2020 r.].

<sup>18</sup> Grajewski S., *Wieloletnia zmienność pożarów lasów w wybranych 28 krajach Europy, Kanadzie i USA*, Uniwersytet Przyrodniczy w Poznaniu, 2017.

<sup>19</sup> Szczygieł R., *Wielkoobszarowe pożary lasów w Polsce*, Instytut Badawczy Leśnictwa.

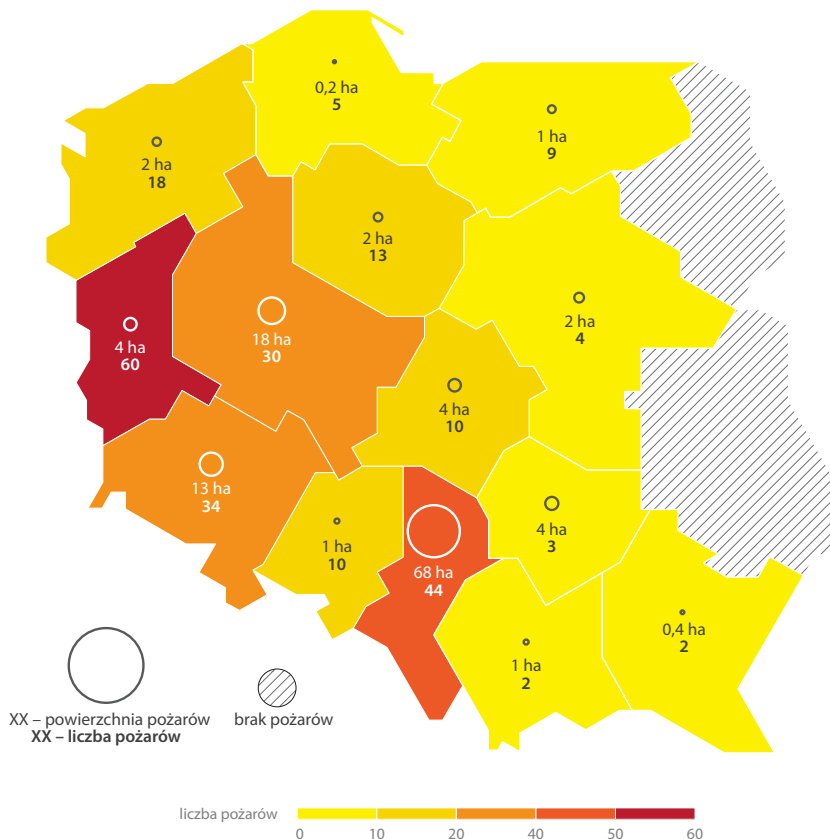
Infografika nr 1  
Nadleśnictwa według kategorii zagrożenia pożarowego lasu

NADLEŚNICTWA WEDŁUG KATEGORII  
ZAGROŻENIA POŻAROWEGO LASU  
Stan na 31 grudnia 2018 r.



Według danych Instytutu Badawczego Leśnictwa w latach 2008–2016, przy liniach kolejowych w województwie lubuskim zaewidencjonowano największą liczbę pożarów w Polsce (infografika nr 2).

Infografika nr 2  
Pożary Lasów Państwowych przy liniach kolejowych w latach 2008–2016

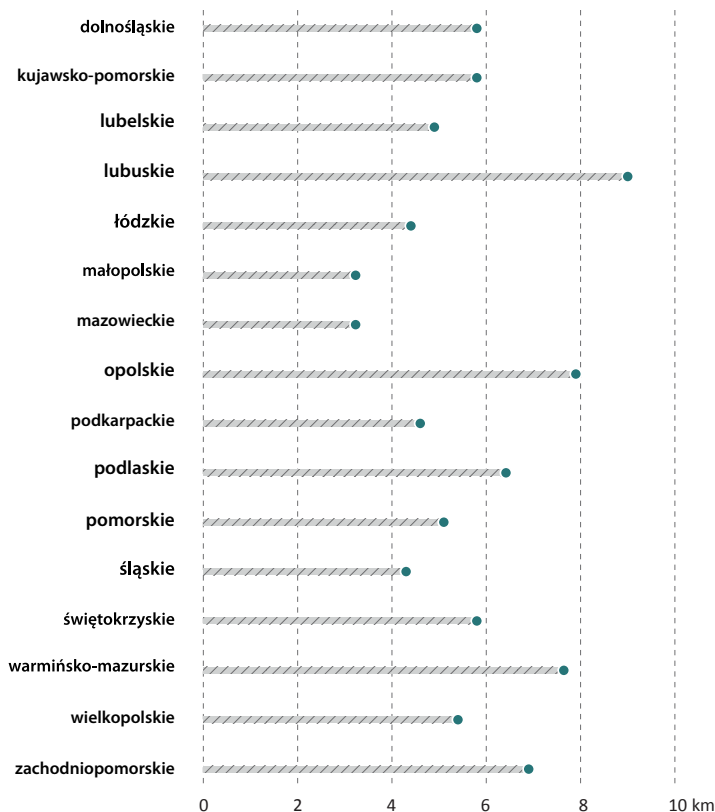


Źródło: opracowanie własne NIK na podstawie informacji Instytutu Badawczego Leśnictwa.

## WPROWADZENIE

Województwo lubuskie (infografika nr 3) cechuje się największą długością linii kolejowych przypadających na 10 000 mieszkańców – 9,0 km (Polska 5 km)<sup>20</sup>.

Infografika nr 3  
Długość linii kolejowych (km) przypadających na 10.000 mieszkańców województwa



Źródło: opracowanie własne NIK na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego.

Kontrola NIK pt. *Bezpieczeństwo przeciwpożarowe lasów państwowych* (P/18/111)<sup>21</sup> ujawniła m.in. nieprawidłowości dotyczące braku właściwego utrzymania pasów przeciwpożarowych przy czynnych liniach kolejowych. Kontrola rozpoznawcza<sup>22</sup> przeprowadzona w PKP PLK S.A. Zakładzie Linii Kolejowych we Wrocławiu wykazała m.in., że nie przeprowadzono szczegółowej weryfikacji dotychczasowej długości pasów przeciwpożarowych. Do czasu kontroli NIK (I kwartał 2019 r.) Zakład urządził zaledwie około 50% z ogólnej długości pasów przeciwpożarowych wymaganych ówczesnymi przepisami prawa. W niektórych lokalizacjach wystąpiły wielomiesięczne (prawie roczne) opóźnienia w przystąpieniu do wykonywania pasów przeciwpożarowych spowodowane brakiem środków, procedurami związanymi z uzyskiwaniem decyzji zezwalających na wycinkę drzew i krzewów, procedurami przetargowymi oraz realizacją rac przez wykonawców.



Infografika nr 4  
Jednostki objęte kontrolą NIK



Źródło: opracowanie własne NIK.

---

## 2. OCENA OGÓLNA

Poprawa w zakresie urządzania i utrzymywania pasów przeciwpożarowych

Przyrost długości pasów przeciwpożarowych urządzonych przez zarządcę linii kolejowych

Działania zarządcy linii kolejowych

Zagrożenia związane z nieprawidłowym utrzymaniem pasów

Nieskuteczny nadzór Zakładu

Błędy w wydatkowaniu środków finansowych oraz w sprawozdawczości

Brak należytej troski o środowisko

**Pomimo znacznej poprawy w zakresie urządzania pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych w województwie lubuskim, nadal ponad 20% pasów pozostaje nieurządzona, a blisko połowa niewłaściwie utrzymana, co w wielu wypadkach stwarza realne zagrożenie wybuchem pożaru.**

W ostatnich trzech latach nastąpiło istotne zwiększenie z 197 km do 541,8 km (z 29,9% do 79,5%) długości pasów przeciwpożarowych wykonanych przez spółkę zarządzającą liniami kolejowymi, tj. PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze (Zakład). Według stanu na 30.11.2019 r. nadal jednak nie urządzono 20,5% (140 km) ogólnej długości wymaganych pasów (681,8 km) o szerokości 4 m.

Realizację urządzania pasów przeciwpożarowych, zarządca linii kolejowych zaplanował z opóźnieniem, w wyniku czego w ostatnich latach (2017–2019) doszło do kumulacji prac, co spowodowało utrudnienia w ich prawidłowej realizacji.

Jak ujawniły oględziny NIK, urządzone pasy przeciwpożarowe nie były prawidłowo utrzymywane. Przede wszystkim nie zachowano zasady pełnej ich użyteczności przez cały rok. Z ustaleń kontroli wynika, że 49% długości pasów pozostawało okresowo niezmineralizowane lub porastały je krzewy albo odrosty drzew. Natomiast w wyniku kontroli zleconych Państwowej Straży Pożarnej (PSP) przez NIK stwierdzono, że spośród 61 skontrolowanych obiektów (odcinków pasów przeciwpożarowych), zaledwie 10 było utrzymanych prawidłowo. Państwowa Straż Pożarna kontrolując przestrzeganie przepisów dotyczących pasów przeciwpożarowych, corocznie ujawniała nieprawidłowości w realizacji przez zarządcę linii kolejowych zadań dotyczących utrzymania pasów przeciwpożarowych. Taki stan rzeczy stanowił zagrożenie dla lasów położonych przy liniach kolejowych. Część nieprawidłowości dotyczyła pasów przy liniach kolejowych o kluczowym znaczeniu dla państwa oraz przy liniach, po których przewożone były łatwopalne towary, w tym ropa i produkty ropopochodne (benzyny, oleje napędowe), skroplone gazy techniczne (głównie LPG) oraz substancje toksyczne (metanol, formalina, kwasy).

Zakład niedostatecznie nadzorował realizację zadań dotyczących pasów przeciwpożarowych. Pracownicy działu ds. kontroli i instruktażu nie prowadzili kontroli wewnętrznych dotyczących urządzania i utrzymywania pasów przeciwpożarowych przy czynnych liniach kolejowych nawet wtedy, gdy PSP sygnalizowała poważne nieprawidłowości.

Analiza postępowań w sprawie udzielania zamówień publicznych dotyczących zlecenia wykonania pasów przeciwpożarowych wykazała, że Zakład przeprowadzał te postępowania z zachowaniem zasad określonych w art. 7 ust. 1 ustawy *Pzp* oraz w uregulowaniach wewnętrznych. Stwierdzone nieprawidłowości formalne w tym zakresie nie wpłynęły na wybór wykonawców.

Kontrola ujawniła natomiast nieprawidłowości przy wydatkowaniu przez Zakład środków finansowych na urządzenie pasów przeciwpożarowych. Niezgodnie z postanowieniami umów sporządzano protokoły odbioru robót od wykonawców, w sytuacji gdy prace polegające na urządzeniu pasów nie były wykonane. Wyrażano zgodę na przesunięcie terminu realizacji przez wykonawców zadań bez sporządzenia aneksów do umów. Opóźnienia wykonawców wyniosły od 101 do 361 dni. Zakład nierzetelnie sporządzał sprawozdania dotyczące m.in. kosztów poniesionych na urządzenie i utrzymanie pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych.

W umowach w zakresie wykonania nowych pasów przeciwpożarowych wraz z wycinką roślinności, w tym drzew, zarządca nie zawarł precyzyjnych obowiązków wykonawców dotyczących wymagań środowiskowych. Przy reali-

zacji zadań nie korzystano z możliwości zastosowania odstępstw od wymagań w zakresie usytuowania drzew i krzewów w sąsiedztwie linii kolejowych, przewidzianych w art. 57a ust. 1 i 2 ustawy o *transporcie kolejowym*. Wymogi w opracowanej przez PKP PLK S.A. procedurze, dotyczącej odstępstw były nadmiernie sformalizowane, w efekcie czego właściciele terenów przyległych do terenów kolejowych mieli trudności z ich realizacją<sup>23</sup>. Zakład wyciął ponad 400 tys. drzew bez przeprowadzenia uprzedniej inwentaryzacji przyrodniczej, choć przedsięwzięcia prowadzone były m.in. na 21 obszarach Natura 2000. Zaledwie dla dwóch takich obszarów zastrzeżono, że wycinka drzew nie będzie dokonywana w okresie lęgowym ptaków.

Państwowa Straż Pożarna prowadząc czynności kontrolno-rozpoznawcze weryfikowała stan pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych, stwierdzając corocznie nieprawidłowości w utrzymaniu pasów przez zarządcę linii kolejowych. Nie wszystkie komendy powiatowe PSP terminowo prowadziły czynności kontrolno-rozpoznawcze. Część protokołów ustaleń z czynności kontrolno-rozpoznawczych była sporządzana z opóźnieniem lub były one opatrzone błędną datą. Tylko jedna komenda PSP stosowała wymagany, precyzyjny opis dotyczący lokalizacji miejsca prowadzenia czynności.

Znacznym utrudnieniem dla realizacji zadań przez PSP był brak istotnych danych dotyczących położenia pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych. Uzgodnione przez nadleśnictwa z Komendantem Wojewódzkim PSP, *Plany urządzenia lasu* (plany ochrony przeciwpożarowej) zawierały jedynie bardzo ogólne sformułowania w zakresie pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych. W planach nie wyspecyfikowano, na jakiej długości, na jakich odcinkach linii kolejowych (pikietaż) i w sąsiedztwie której działki leśnej winny zostać urządzone i utrzymywane pasy. Brak pełnych danych utrudniał właściwe planowanie oraz szacowanie poszczególnych obszarów ryzyka.

Prowadzone przez PSP  
czynności kontrolno-  
rozpoznawcze

Ograniczenia  
w sprawowaniu nadzoru  
nad przestrzeganiem  
przepisów  
przeciwpożarowych

<sup>23</sup> W ocenie jednego ze starostów, przeprowadzona nadmierna wycinka budziła uzasadniony społeczny sprzeciw, a zdrowy rozsądek nakazywał w wielu przypadkach zastosowanie odstępstw bez stosowania wymyślonych procedur.

### 3. SYNTEZA WYNIKÓW KONTROLI

Istotny przyrost  
długości pasów  
przeciwpożarowych

1. Długość czynnych eksploatowanych linii kolejowych (31.12.2018 r.) w województwie lubuskim wynosiła 912 km. Na terenie województwa jedynym zarządcą infrastruktury, związanej z prowadzeniem ruchu pociągów była PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. [str. 18]

Z uwagi na największą w kraju lesistość województwa lubuskiego oraz najwyższe kategorie zagrożeń pożarowych lasów, zakład w Zielonej Górze zobowiązany był urządzić największą spośród wszystkich zakładów PKP PLK S.A. długość pasów przeciwpożarowych o wymaganej szerokości 4 m. Według stanu na 31.12.2016 r. na terenie województwa lubuskiego urządzono 29,9% ogólnej długości wymaganych ww. pasów, natomiast na 30.09.2019 r. – 79,5% (541,7 km) ogólnej długości (681,8 km). [str. 19, 21]

Braki pasów  
przeciwpożarowych

2. Wymagania dotyczące urządzania pasów przeciwpożarowych nie zostały w pełni spełnione. Pomimo obowiązków określonych w § 9 *rozporządzenia w sprawie wymagań* nie zostały urządzone pasy przeciwpożarowe (o szerokości 4 m) o łącznej długości: 30,9 km przy linii kolejowej 358; 9,3 km przy linii kolejowej nr 364 oraz 10,575 km przy linii kolejowej nr 375. [str. 22]

Ponadto nie założono (stan na 30 września 2019 r.) wymaganych pasów na 154 odcinkach o łącznej długości 89,318 km, uzasadniając to trudnymi warunkami środowiskowymi (skarpy, nasypy, tereny podmokłe) uniemożliwiającymi założenie pasów o wymaganej szerokości. [str. 20]

Niezachowanie  
zasady pełnej  
użyteczności pasów  
przez cały rok

3. Przeprowadzone, w toku kontroli NIK, oględziny 20 wybranych odcinków linii kolejowych ujawniły m.in., że przy urządzonych już pasach przeciwpożarowych nie zachowano zasady pełnej ich użyteczności przez cały rok, tym samym były one utrzymywane w sposób niezgodny z § 9 ust. 2 *rozporządzenia w sprawie wymagań*. Część stwierdzonych nieprawidłowości dotyczyła pasów przy liniach kolejowych o istotnym znaczeniu dla państwa oraz przy liniach, po których przewożone były łatwopalne towary niebezpieczne, w tym ropa i produkty ropopochodne (benzyny, oleje napędowe), skroplone gazy techniczne (głównie LPG) oraz substancje toksyczne (metanol, formalina, kwas siarkowy). [str. 23]

Nieprawidłowo  
utrzymane bruzdy pasów

4. Z przeprowadzonych w toku kontroli NIK oględzin oraz z informacji uzyskanej z Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych w Zielonej Górze wynika, że na gruntach (także torfiastych) nie urządzono pasów przeciwpożarowych, które miałyby posypaną bruzdę warstwą piasku o grubości od 0,01 do 0,02 m, jak tego wymagają przepisy sformułowane w § 9 ust. 2 *rozporządzenia w sprawie wymagań*. Biorąc pod uwagę uwarunkowania środowiskowe, zdaniem NIK, realizacja przywołanego przepisu jest w praktyce bardzo trudna do wykonania. [str. 25]

Wyniki kontroli  
zleconych przez NIK

5. Prowadzone w październiku 2019 r., przez Komendy Powiatowe PSP (w Strzelcach Krajeńskich i Wschowie), na zlecenie NIK, kontrole w województwie lubuskim wykazały m.in., że sześć obiektów (odcinków) pasów przeciwpożarowych przy linii kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Ostrowie Wielkopolskim, było prawidłowo utrzymanych, natomiast spośród 55 obiektów (odcinków) pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych, zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie, zaledwie cztery obiekty były prawidłowo utrzymane. [str. 52]

Według rozpoznania Państwowej Straży Pożarnej, stan pasów przeciwpożarowych na długości 266,7 km (49,2% długości ogółu założonych pasów) przy liniach kolejowych (w październiku 2019 r.) w województwie lubuskim nie odpowiadał wymaganiom określonym w rozporządzeniu w *sprawie wymagań*. Stwierdzono bowiem pasy przeciwpożarowe nieprawidłowo zmineralizowane, niezmineralizowane lub porośnięte krzewami lub odrostami drzew. [str. 25–26]

**6.** Wybrani przez Zakład wykonawcy, w okresie od 1.01.2016 r. do 30.09.2019 r. wycięli, w oparciu o zezwolenia wydawane przez starostów, łącznie ponad 400 tys. drzew, tj. 89% zaplanowanych. Podstawowymi ograniczeniami wpływającymi na tempo wycinki drzew były: m.in. brak współpracy ze strony części nadleśnictw, długi okres trwania postępowań prowadzonych przez starostwa, uniemożliwianie przez właścicieli wejścia na teren, na którym miał być prowadzony wyręb. [str. 27]

Wycinka drzew w oparciu o zezwolenia starostów

**7.** Przy urządzaniu pasów przeciwpożarowych, Zakład tylko w jednym przypadku posiadał opracowaną inwentaryzację przyrodniczą. Zawarte w niej uwagi, dotyczące nadzoru nad prowadzeniem prac nie zostały zrealizowane. Nie zapewniono niezbędnego nadzoru przez ornitologa. Zgodnie z art. 4 ust. 2 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o *ochronie przyrody*<sup>24</sup> (nakładającym obowiązek dbałości o przyrodę), należało przeprowadzić inwentaryzację przyrodniczą przed urządzaniem pasów dla każdego z 21 obszarów Natura 2000. [str. 28]

Ryzyka środowiskowe związane z urządzaniem pasów przeciwpożarowych

Wycinka drzew, w oparciu o zezwolenia wydane przez starostów, przebiegała na obszarach Natura 2000 w okresie lęgowym ptaków. Tylko jeden ze starostów orzekł w decyzji o możliwości wykonywania prac jedynie w okresie pozalęgowym. [str. 32]

Zlecając usługi w zakresie wykonania nowych pasów przeciwpożarowych wraz z wycinką zbędnej roślinności, w tym drzew, Zakład w umowach nie zawarł precyzyjnych obowiązków wykonawców dotyczących wymagań środowiskowych. W umowach nie określono precyzyjnie wymagań w zakresie rozpoznania przyrodniczego, nadzoru ornitologicznego, wdrażania do stosowania technologii prac przyjaznych środowisku. [str. 29]

**8.** Zdaniem NIK wewnętrzna procedura SMS-PR-04 z dnia 29.11.2016 r. (PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.), dotycząca *Postępowania z projektem postanowienia na odstępowanie od wymagań w zakresie sytuowania drzew i krzewów w sąsiedztwie linii kolejowych*, nie gwarantuje dbałości o przyrodę w zakresie uzasadnionych odstępowania od wycinki drzew. Nałożone na wnioskodawców obowiązki są trudne, wręcz niemożliwe do spełnienia [str. 30–31]

Nadmiernie sformalizowana procedura

Przy realizacji zadań w Zakładzie nie korzystano, w przypadkach szczególnie uzasadnionych, z możliwości zastosowania odstępowania od odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów. Zdaniem NIK, przyjęcie w Zakładzie zasady niekorzystania z odstępowania nie sprzyjało ochronie drzew rosnących na obszarach szczególnie cennych przyrodniczo.

<sup>24</sup> Dz. U. z 2020 r. poz. 55.

Zgodnie z art. 4 ust. 2 ustawy *o ochronie przyrody* powszechnym obowiązkiem jest dbałość o przyrodę będącą dziedzictwem i bogactwem narodowym. [str. 29]

**Zwiększenie planów rzeczowo-finansowych**

**9.** W okresie objętym kontrolą Zakład istotnie zwiększył plany rzeczowo-finansowe dotyczące zadań w zakresie pasów przeciwpożarowych. Wskutek przeznaczania większych środków następowało spiętrzenie zadań w zakresie urządzania pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych. Ich wykonywanie można było rozpocząć systematycznie, począwszy od 2008 r. NIK zwracała na to uwagę również w marcu 2013 r.<sup>25</sup> w informacji z kontroli *Funkcjonowanie ratownictwa technicznego i ochrony przeciwpożarowej na kolei* (P/12/077). [str. 33–34]

**Prawidłowe udzielanie zamówień publicznych**

**10.** Poza regulacjami zawartymi w ustawie Pzp, Zakład opracował i stosował *Regulamin udzielania zamówień*. W zakresie urządzania i utrzymywania pasów przeciwpożarowych Zakład przeprowadził osiem postępowań. Analiza czterech z nich wykazała, że przeprowadzono postępowania w sprawie udzielenia zamówienia z zachowaniem zasad określonych w art. 7 ust. 1 ustawy Pzp. Przy zleceniu prac polegających na wykonaniu pasów przeciwpożarowych przy czynnych liniach kolejowych w Zakładzie stosowano do oznaczenia postępowań błędne kody CPV<sup>26</sup>. Nie wpłynęło to jednak na przebieg wyłaniania wykonawcy ani na realizację usługi. W jednym przypadku w protokole postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w trybie przetargu nieograniczonego błędnie wskazano datę przekazania ogłoszenia o zamówieniu do Urzędu Publikacji Unii Europejskiej. [str. 34–37]

**Opóźnienia w realizacji umów**

**11.** Zakład wypłacał wykonawcom prac polegających na tworzeniu pasów przeciwpożarowych kwoty wynagrodzeń niezgodnie z postanowieniami zawartych umów, tj.: przed ostatecznym wykonaniem umów. Dla podmiotów realizujących trzy umowy dokonano płatności (łącznie kwota ok. 2,5 mln zł), pomimo opóźnień (od 101 dni do 361 dni) oraz nie podpisania protokołów odbioru potwierdzających wykonanie usług niezawierających żadnych uwag lub zaleceń. Ponadto Zakład zatrzymywał część kwot z faktur wystawionych przez wykonawców (blokowanie środków). [str. 36–37]

**Nieprawidłowe sprawozdania w zakresie kosztów tworzenia i utrzymania pasów**

**12.** W ewidencji Zakładu koszty ponoszonych nakładów na urządzenie i utrzymanie pasów przeciwpożarowych w łącznej kwocie 20,9 mln zł były wykazywane zgodnie z układem określonym w uchwałach Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Według ewidencji poniesiono koszty dotyczące pasów przeciwpożarowych w kwotach 8 355 613,62 zł (2017 r.), 10 776 583,51 zł (2018 r.), 1 728 325,64 zł (do 31.10.2019 r.). [str. 38]

<sup>25</sup> PKP PLK S.A. zaprzestała od dnia 25 marca 2011 r. utrzymywania pasów przeciwpożarowych zarządzanych przez Spółkę. Odstąpienie od realizacji omawianego obowiązku było akceptowane przez Ministra Infrastruktury, który podzielił stanowisko PKP PLK S.A. w tej sprawie oraz zalecił Zarządowi Spółki zaskarżanie decyzji komendantów Państwowej Straży Pożarnej, nakładających na PKP PLK S.A. obowiązek utrzymywania pasów przeciwpożarowych, do sądów administracyjnych.

<sup>26</sup> CPV (Wspólny Słownik Zamówień, ang. *Common Procurement Vocabulary*) – jednolity system klasyfikacji zamówień publicznych, mający na celu standaryzację pozycji stosowanych przez podmioty zamawiające przy opisywaniu przedmiotów zamówień publicznych. Słownik ma na celu jednoznaczne i precyzyjne określenie przedmiotu zamówienia.

W sporządzonych przez Zakład sprawozdaniach za lata 2017–2019 (I półrocze), w zakresie *Analizy stanu ochrony przeciwpożarowej*, wykazywano nierzetelne dane dotyczące kosztów poniesionych na urządzenie i utrzymanie pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych, albowiem sprawozdania nie odpowiadały danym ujętym w ewidencji księgowej Zakładu. Łączna różnica wynikająca z błędu pracownika wynosiła ok. 2,2 mln zł.

[str. 39]

**13.** Nadzór Zakładu nad realizacją zadań dotyczących pasów przeciwpożarowych okazał się niewystarczający. Pracownicy działu ds. kontroli i instruktazu nie przeprowadzali kontroli wewnętrznych (w tym kontroli doraźnych) w zakresie urządzania i utrzymywania pasów przeciwpożarowych przy czynnych liniach kolejowych i to w sytuacji, gdy Państwowa Straż Pożarna stwierdzała niewykonywanie przez Zakład licznych obowiązków.

[str. 53]

Zakład nierzetelnie sporządził sprawozdania (kierowane do PKP PLK S.A. Biura Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Wydziału Ratownictwa Technicznego i Ochrony Przeciwpożarowej) dotyczące kontroli pasów przeciwpożarowych. W sprawozdaniach za lata 2017–2019 (I półrocze) wykazano cztery kontrole, które nie zostały przeprowadzone.

[str. 54]

**14.** W okresie objętym kontrolą PSP przeprowadziła, przy udziale przedstawicieli Zakładu, 31 kontroli dotyczących urządzania i utrzymywania pasów przeciwpożarowych, w tym w 2017 r. 10 kontroli, w 2018 r. 14 kontroli, w I półroczu 2019 r. 7 kontroli. PSP stwierdziła w ww. zakresie 33 nieprawidłowości oraz wydała 22 decyzje administracyjne nakazujące usunięcie nieprawidłowości. Poza dwiema decyzjami, pozostałe zostały wykonane w terminie.

[str. 53]

W komendach PSP brak było jednolitego podejścia w zakresie podmiotów obejmowanych czynnościami kontrolno-rozpoznawczymi dotyczącymi stanu pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych. Prawidłowość urządzania i utrzymywania ww. pasów była weryfikowana w toku czynności prowadzonych u zarządcy linii kolejowych lub przy okazji prowadzenia czynności w nadleśnictwach. Zdaniem NIK, prowadzenie czynności dotyczących urządzania i utrzymywania pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych w nadleśnictwach, bez uczestnictwa przedstawicieli Zakładu utrudniało, w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości, wyegzekwowanie prawidłowego urządzania i utrzymania pasów przeciwpożarowych.

[str. 44]

**15.** Komendant Wojewódzki PSP w Gorzowie Wielkopolskim wyegzekwował od podległych komendantów miejskich i powiatowych PSP opracowanie i zrealizowanie planów czynności kontrolno-rozpoznawczych, obejmujących m.in. zagadnienia związane z bezpieczeństwem pożarowym lasów przy liniach kolejowych.

[str. 50]

Nie wszystkie<sup>27</sup> komendy powiatowe PSP terminowo prowadziły czynności kontrolno-rozpoznawcze.

[str. 43]

Niewystarczający nadzór nad realizacją zadań przez Zakład

Współdziałanie Zakładu z PSP

Czynności kontrolno-rozpoznawcze PSP

<sup>27</sup> Opóźnienia stwierdzono w KP PSP w Żaganiu oraz w KP PSP w Krośnie Odrzańskim.

Kontrola wykazała nieprawidłowości w zakresie rzetelnego sporządzania dokumentacji dotyczącej prowadzonych czynności kontrolno-rozpoznawczych. Tylko jedna komenda PSP<sup>28</sup> stosowała wymagany<sup>29</sup> precyzyjny opis dotyczący lokalizacji prowadzenia czynności. [str. 51–52]

Część protokołów ustaleń z czynności kontrolno-rozpoznawczych była sporządzana z opóźnieniem, tj. (trzy z sześciu zbadanych) – KP PSP w Krośnie Odrzańskim lub były one opatrzone błędną datą (cztery z 24) – KP PSP w Żarach. [str. 45–46]

Propozycja wykorzystanie na szerszą skalę dronów przez PSP

**16.** Pomimo problemów z dojazdem do trudno dostępnych terenów, komendy powiatowe/miejskie PSP nie korzystały z bezzałogowych statków powietrznych (dronów) przy dokonywaniu czynności kontrolno-rozpoznawczych dotyczących pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych. Posiadany przez Komendę Wojewódzką PSP w Gorzowie Wlkp. dron, był wykorzystywany podczas ćwiczeń oraz jako sprzęt wspomagający przy dwóch pożarach. Najwyższa Izba Kontroli wskazuje, że w celu rozpoznania i minimalizacji zagrożeń związanych z ruchem kolejowym, a w konsekwencji w celu zwiększenia skuteczności działań zasadne może okazać się wykorzystanie przez PSP na szerszą skalę bezzałogowych statków powietrznych. [str. 44–45]

Ograniczenia trudniące nadzór PSP

**17.** Według Komendy Głównej Państwowej Straży Pożarnej ograniczeniami utrudniającymi nadzór nad przestrzeganiem przepisów przeciwpożarowych dotyczących pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych były m.in.: trudności w dostępie do miejsc, w których obszary leśne graniczą z liniami kolejowymi, niejednoznaczności w dokumentacji dotyczącej pasów przeciwpożarowych znajdującej się w posiadaniu zarządców infrastruktury kolejowej, utrudnienia w pozyskiwaniu danych i informacji od zarządców infrastruktury kolejowej, trudności w ustaleniu właścicieli lasów. [str. 48–49]

Uzgodnianie planów urządzenia lasów

**18.** Uzgodnione przez nadleśnictwa z Komendantem Wojewódzkim PSP *Plany urządzenia lasu* (plany ochrony przeciwpożarowej) zawierały jedynie bardzo ogólne sformułowania w zakresie pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych. W planach nie wyspecyfikowano, na jakiej długości, na jakich odcinkach linii kolejowych (pikietaż) i w sąsiedztwie której działki leśnej winny zostać urządzone i utrzymywane pasy. [str. 52–53]

Liczba i przyczyny pożarów

**19.** Według danych Komendy Głównej Państwowej Straży Pożarnej w województwie lubuskim w latach 2017–2019 odnotowano 40 pożarów. Pożary objęły łączną powierzchnię 4,37 ha. Według Instytutu Badawczego Leśnictwa transport kolejowy odpowiadał za 39,3% pożarów lasów państwowych przy liniach kolejowych. [str. 40]

<sup>28</sup> KP PSP w Krośnie Odrzańskim.

<sup>29</sup> W punkcie 5 załącznika 5 *Metodyki czynności kontrolno-rozpoznawczych*, określono m.in., że w protokole z czynności kontrolno-rozpoznawczych w przypadku pasów przeciwpożarowych opis obejmować powinien identyfikację pasu określonym kilometrażem linii kolejowej i działki leśnej, oraz uwagi, co do jego wykonania.



## 4. WNIOSKI

W związku z wynikami kontroli, niezależnie od wniosków skierowanych w wystąpieniach pokontrolnych do kierowników jednostek kontrolowanych (punkt 6.1 niniejszej informacji), Najwyższa Izba Kontroli wnosi o podjęcie działań, które pozwolą zapobiec nieprawidłowościom lub usprawnią realizację zadań dotyczących urządzania i utrzymania pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych:

**1.** Wprowadzenie w przepisie art. 57a ust. 1 ustawy *o transporcie kolejowym* odstępstwa dotyczącego wyłączenia obowiązku wykonywania pasów przeciwpożarowych w przypadkach szczególnie uzasadnionych (w szczególności warunkami środowiskowymi lub przyrodniczymi, jak np. skarpy, mokradła), analogicznie do odstępstw przewidzianych dla usytuowania drzew i krzewów. Ustalenia kontroli wskazują, że urządzenie wymaganych pasów w licznych miejscach było niemożliwe.

Minister Infrastruktury

**2.** Rozważenie zmiany § 9 ust. 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008 r. *w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych*, stanowiącego o posypywaniu bruzdy pasa przeciwpożarowego warstwą piasku o grubości od 0,01 m do 0,02 m. Zasadnym byłoby dopuszczenie możliwości zastosowania innych środków zastępczych, po ich uzgodnieniu z właściwym komendantem powiatowym (miejskim) Państwowej Straży Pożarnej. Z ustaleń kontroli NIK oraz rozeznania przeprowadzonego przez Regionalną Dyрекcję Lasów Państwowych na terenie jednostek Lasów Państwowych wynika, że przepis ten jest martwy.

**1.** Coroczne informowanie nadleśnictw oraz Państwowej Straży Pożarnej o czynnych liniach kolejowych, tj. o liniach po których prowadzony jest ruch kolejowy. Jest to działanie niezbędne w celu minimalizacji ryzyka pożarowego, m.in. poprzez zaplanowanie odpowiednich leśnych działań gospodarczych oraz dokonywania przez komendantów wojewódzkich Państwowej Straży Pożarnej uzgodnień projektów planu urządzania lasu (§ 39 ust. 2 pkt 6 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 7 czerwca 2010 r. *w sprawie ochrony przeciwpożarowej budynków, innych obiektów budowlanych i terenów*).

Zarządcy linii kolejowych  
Zarząd PKP PLK S.A.

**2.** Zmodyfikowanie procedury *Postępowania z projektem postanowienia na odstępstwo od wymagań w zakresie sytuowania drzew i krzewów w sąsiedztwie linii kolejowych* w sposób uwzględniający realną ochronę drzew przed wycinką.

**3.** Przekazywanie na bieżąco danych w zakresie urządzonych pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych do komendantów wojewódzkich Państwowej Straży Pożarnej. Jak wynika z ustaleń kontroli są one niezbędne do dokonania uzgodnień projektów planu urządzania lasu.

## 5. WAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI

### 5.1. Prawdliwość planowania i wykonywania obowiązków związanych z pasami przeciwpożarowymi

W województwie lubuskim nie wszystkie (tj. 140 km) wymagane pasy przeciwpożarowe przy liniach kolejowych zostały urządzone. Pomimo że w ostatnich trzech latach nastąpiło istotne zwiększenie długości pasów przeciwpożarowych, to jednak według stanu na 30.09.2019 r. pozostawało do wykonania ok. 20,5% ogólnej długości wymaganych pasów o szerokości 4 m. Część wykonanych pasów była nieprawidłowo (niezgodnie z wymaganiami prawnymi) utrzymana przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Z ustaleń kontroli wynika, że 49% długości pasów pozostawało okresowo niezmineralizowane lub porastały je krzewy albo odrosty drzew.

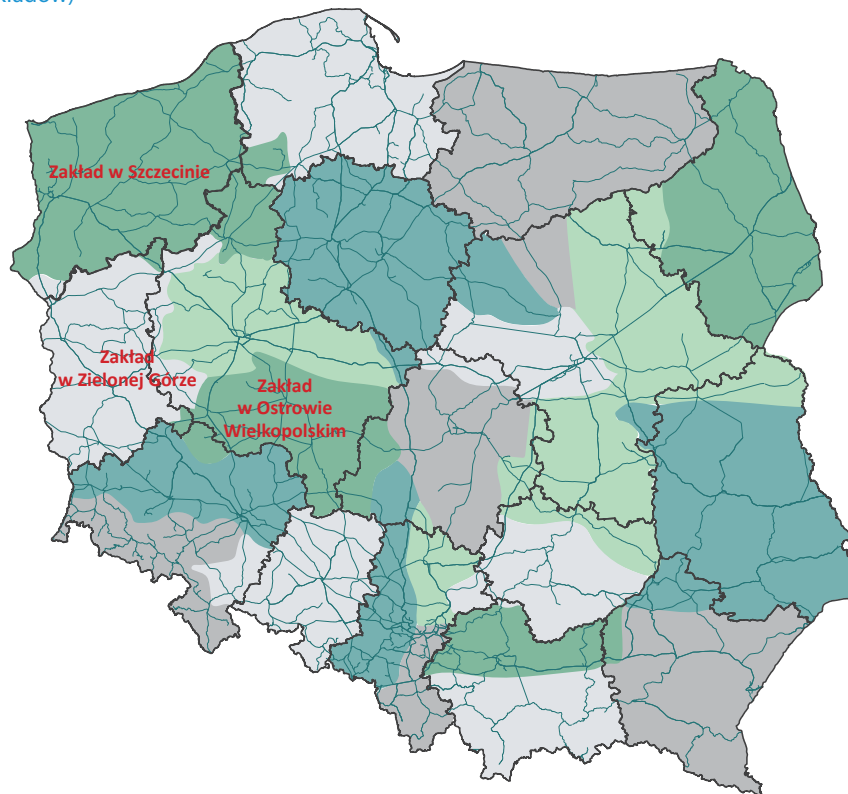
Zarządca  
infrastruktury  
kolejowej

1. Długość czynnych eksploatowanych linii kolejowych (na 31.12.2018 r.) w województwie lubuskim wynosiła 912 km (Polska 19 235 km)<sup>30</sup>. Na terenie województwa lubuskiego (infografika nr 5), zarządcą infrastruktury, związanej z prowadzeniem ruchu pociągów jest PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., z tego:

- Zakład w Zielonej Górze zarządzał 873 km linii kolejowych,
- Zakład w Szczecinie zarządzał 21 km linii kolejowych,
- Zakład w Ostrowie Wielkopolskim zarządzał 18 km linii kolejowych.

Infografika nr 5

Mapa podziału administracyjnego kraju na tle mapy Zakładów PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (czarnymi liniami zaznaczono granice województw, kolorami zasięgi i obszary działania Zakładów)



Źródło: opracowanie własne NIK na podstawie danych PKP PLK S.A.

<sup>30</sup> <https://bdl.stat.gov.pl/BDL/dane/podgrup/tablica>, [dostęp 24.01.2020 r.].

2. Zakład w zasadzie był przygotowany do realizacji zadań w zakresie pasów przeciwpożarowych. W *Regulaminie organizacyjnym*<sup>31</sup> określono, że Zakład stanowi jednostkę organizacyjną PKP PLK S.A. i podstawowym jego zadaniem jest m.in. zapewnienie utrzymania, obsługi i rozwoju linii kolejowych oraz innych elementów infrastruktury kolejowej, w stanie gwarantującym sprawność techniczno-eksploatacyjną oraz ich efektywne wykorzystanie w procesie przewozowym, punktualność i bezpieczeństwo ruchu kolejowego, a także ochronę przeciwpożarową linii kolejowych i innych elementów infrastruktury kolejowej. Zakładem kierował i reprezentował go na zewnątrz Dyrektor. W toku kontroli stwierdzono, że nie wszystkie karty opisów stanowisk pracowników były zgodne z *Regulaminem organizacyjnym*.

Przygotowanie do realizacji zadań

### Przykłady

W karcie opisu stanowiska pracy (z 01.01.2014 r.) wskazano, iż pracownik był zatrudniony w dziale nawierzchni, obiektów inżynierskich, budynków i budowli na stanowisku ds. nawierzchni i podtorza. Z obowiązującego *Regulaminu organizacyjnego* wynikało natomiast, iż został utworzony dział dróg kolejowych i ochrony środowiska, a pracownik zajmował stanowisko w tym dziale.

W karcie opisu stanowiska pracy (z 01.01.2011 r.) wskazano, iż pracownik jest zatrudniony w dziale zaplecza technicznego, ratownictwa, ochrony przeciwpożarowej i ochrony środowiska na stanowisku naczelnika działu technicznego. Z obowiązującego *Regulaminu organizacyjnego* wynikało, iż zostało utworzone samodzielne wieloosobowe stanowisko pracy do spraw zaplecza technicznego, ratownictwa, ochrony przeciwpożarowej a pracownik zajmował stanowisko kierującego.

3. W § 38 ust. 1 i ust. 3 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 7 czerwca 2010 r. w sprawie ochrony przeciwpożarowej budynków, innych obiektów budowlanych i terenów<sup>32</sup> określono, że lasy położone przy obiektach mogących stanowić zagrożenie pożarowe dla lasu oddziela się od tych obiektów pasami przeciwpożarowymi, utrzymywanymi w stanie zapewniającym ich użyteczność przez cały rok. Obowiązki te nie dotyczą m.in.: lasów zaliczonych do III kategorii zagrożenia pożarowego<sup>33</sup> oraz lasów o szerokości mniejszej niż 200 m.

Obowiązek urzędowania pasów przeciwpożarowych

4. W trzech sekcjach eksploatacyjnych Zakładu (Krzyż, Czerwieńsk, Zbąszynek) prowadzono rzetelne ewidencje pasów przeciwpożarowych usytuowanych wzdłuż linii kolejowych funkcjonujących na terenie poszczególnych sekcji w formie wykazów obejmujących m.in. następujące dane: liczba porządkowa; nr linii kolejowej; nazwa linii kolejowej; strona

Ewidencja pasów

<sup>31</sup> Decyzja Nr 14/2018 Dyrektora PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Zielonej Górze z dnia 15 grudnia 2018 r. w sprawie wprowadzenia zmian do regulaminu organizacyjnego PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Zielonej Górze i ustalenia tekstu jednolitego (ze zm.).

<sup>32</sup> Dz. U. z 2010 r. Nr 109, poz. 719, ze zm.

<sup>33</sup> Stosownie do § 2 ust. 1 rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 22 marca 2006 r. w sprawie szczegółowych zasad zabezpieczenia przeciwpożarowego lasów, ustala się następujące kategorie zagrożenia pożarowego lasów: I kategoria zagrożenia pożarowego – duże zagrożenie; II kategoria zagrożenia pożarowego – średnie zagrożenie; III kategoria zagrożenia pożarowego – małe zagrożenie.

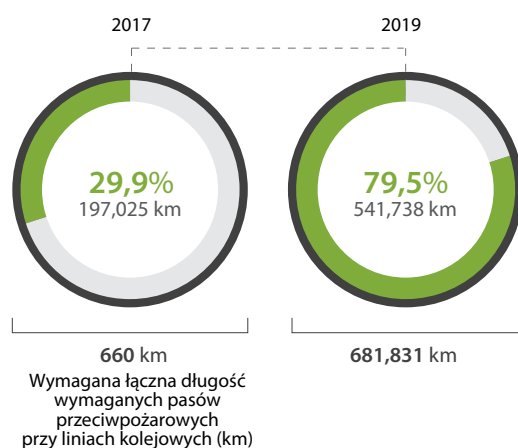
## WAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI

linii kolejowej (*prawa/lewa*<sup>34</sup>); kilometr początkowy linii kolejowej; kilometr końcowy linii kolejowej; pasy o szerokości 4 metrów (nowego typu), w tym długość pasów w metrach i powierzchnia pasów w metrach kwadratowych; pasy Kienitza (starego typu)<sup>35</sup>, w tym długość pasów w metrach i powierzchnia pasów w metrach kwadratowych; uwagi (np. skarpa, podmokły teren).

Według stanu na 31.12.2016 r. na terenie województwa lubuskiego urządzono 29,9% ogólnej długości wymaganych pasów przeciwpożarowych o szerokości 4 m (infografika nr 6).

Infografika nr 6

Pasy przeciwpożarowe przy liniach kolejowych w województwie lubuskim



Źródło: opracowanie własne NIK.

### Utrudnienia środowiskowe w urządzaniu pasów przeciwpożarowych

5. Wymagania dotyczące obowiązków urządzania pasów przeciwpożarowych zawarte w § 9 ust. 1 i ust. 2 *rozporządzenia w sprawie wymagań*, nie zostały spełnione (infografika nr 6). Według stanu na koniec września 2019 r. nie założono (zdjęcie nr 1 i nr 2) wymaganych 4 m pasów na 154 odcinkach o łącznej długości: 89,318 km (Sekcja Czerwieńsk – 4,145 km, Sekcja Zbąszynek – 23,025 km, Sekcja Krzyż – 62,148 km). Spowodowane to było warunkami środowiskowymi (skarpy, nasypy, tereny podmokłe, pomniki przyrody) uniemożliwiające założenie pasów o wymaganej szerokości lub wycinkę drzew. Szerokość zakładanych w tych warunkach pasów (2,3 m; 2 m) dostosowywano do panujących ograniczeń.

<sup>34</sup> Stronę linii kolejowej (prawa/lewa), a także kilometr początkowy i końcowy strony linii kolejowej określa się w ten sposób, że przy nazwie danego odcinka (od miejscowości do miejscowości) odległości od miejscowości początkowej do końcowej określa się jako stroną prawą (w kierunku wzrastającego kilometrowania, czyli w kierunku końca linii), a odległości od miejscowości końcowej do początkowej określa się jako stroną lewą (w kierunku malejącego kilometrowania, czyli w kierunku początku linii). Odległości (kilometraż) podaje się rosnąco (od km do km z dokładnością do jednego metra).

<sup>35</sup> Dwa równoległe pasy o szerokości 2 m każdy, z poprzeczkami co kilkadziesiąt metrów [<https://www.ppoz.pl/index.php/rozpoznawanie-zagrozen/901-wojna-o-pasy-przeciwpozarowe> [dostęp 10.10.2019 r.]].

## WAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI

---

### Zdjęcie nr 1

Brak urządzenia pasów przeciwpożarowych (linia nr 358) z uwagi na sąsiadujący teren objęty ochroną konserwatorską



Źródło: materiały kontrolne NIK.

---

### Zdjęcie nr 2

Brak urządzenia pasów przeciwpożarowych (linia nr 3). Zwiększone ryzyko pożarowe z uwagi na bardzo duży ruch na linii międzynarodowej Berlin-Moskwa



Źródło: materiały kontrolne NIK.

---

**6.** Według stanu na 30.09.2019 r. na terenie województwa lubuskiego urządzono 79,45% (tj. 541,738 km ) ogólnej długości wymaganych pasów przeciwpożarowych (tj. 681,831 km ) o szerokości 4 m (infografika nr 6). Z uwagi na największą w kraju lesistość województwa lubuskiego oraz najwyższe kategorie zagrożeń pożarowych lasów w tym województwie, Zakład w Zielonej Górze zobowiązany był urządzić największą spośród wszystkich

**Pasy przeciwpożarowe  
stan na 30.09.2019 r.**

## WAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI

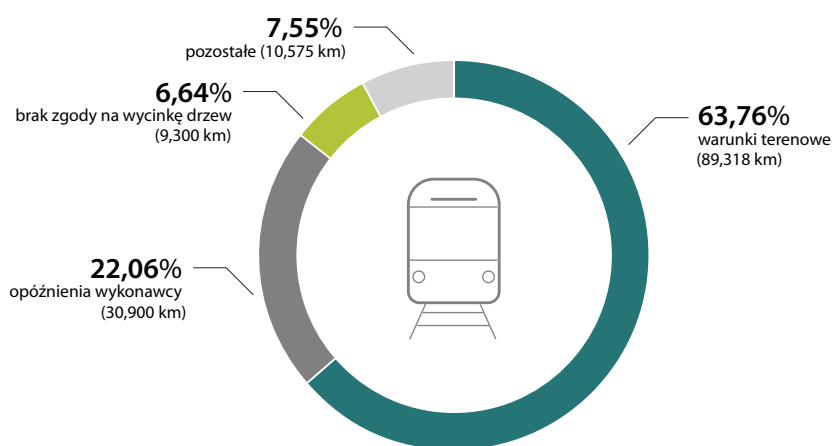
zakładów PKP PLK S. A. długość pasów przeciwpożarowych o szerokości 4 m. Według zadeklarowanych danych przez poszczególne zakłady linii kolejowych w kraju łącznie należało założyć 5 190,91 km pasów o szerokości 4 m, a według stanu na 30.09.2019 r. pozostawało do wykonania jeszcze 274,94 km. Spośród zaplanowanych w kraju do wycinki 2,53 mln drzew, do 30.09.2019 r. wycięto ponad 1,68 mln drzew (66,5%).

Na terenie województwa lubuskiego, wbrew wymaganiom określonym w § 9 *rozporządzenia w sprawie wymagań* nie zostały urządzone nowe pasy przeciwpożarowe (infografika nr 7) o łącznej długości 140,093 km, z czego:

- 89,318 km, tam gdzie Zakład napotkał ograniczenia środowiskowe;
- 30,9 km przy linii kolejowej 358 Zbąszynek–Gubin–granica Państwa, km od 24,360 do km 94,257. Jak wynikało z oględzin NIK pasy w tej lokalizacji były dopiero urządzone (zdjęcie nr 3). Brak pasów wynikał z opóźnień wykonawcy, któremu Zakład zlecił ich wykonanie;
- 9,3 km przy linii kolejowej nr 364. Spowodowane to było brakiem zgody Nadleśnictwa Sulęcina na usunięcie drzew rosnących w pasie 15 m od osi toru kolejowego. Wyrok WSA podtrzymujący zgodę na wycinkę drzew został zaskarżony przez Nadleśnictwo Sulęcina do NSA i Zakład czekał na rozstrzygnięcie w tej sprawie;
- 10,575 km przy linii kolejowej nr 375 Międzyrzecz–Toporów. Jak wyjaśnił Dyrektor Zakładu spowodowane było to sporadycznym<sup>36</sup> ruchem kolejowym, który powodował, że zakładanie pasów było ekonomicznie nieuzasadnione.

Infografika nr 7

Przyczyny braku wymaganych pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych w województwie lubuskim (stan 30.09.2019 r.)



Źródło: opracowanie własne NIK.

<sup>36</sup> Z danych dotyczących obciążenia linii kolejowych na terenie działalności Zakładu wynika, że na linii kolejowej nr 375 Międzyrzecz–Toporów w 2018 r. i w 2019 r. odbywały się przewozy pociągów towarowych oraz innych pojazdów szynowych, w tym w 2018 r. przejazdy od jednego do siedmiu pociągów towarowych miesięcznie i przejazdy od jednego do czterech innych pojazdów szynowych miesięcznie, oraz w 2019 r. (do 31.10.2019 r.) przejazdy od trzech do siedmiu pociągów towarowych miesięcznie i przejazdy od jednego do czterech innych pojazdów szynowych miesięcznie.

### Zdjęcie nr 3

Brak urządzenia pasów przeciwpożarowych (linia nr 358). Ryzyko rozprzestrzeniania się pożaru zwiększają ścięte i nie uprzątnięte przez wykonawcę pnie drzew i gałęzie oraz krzewy



Źródło: materiały kontrolne NIK.

7. W toku kontroli NIK przeprowadzono oględziny 20 wybranych odcinków linii kolejowych (infografika nr 8 oraz zdjęcie nr 4 i nr 5) ustalając m.in., że urządzone już pasy przeciwpożarowe nie były prawidłowo utrzymywane, nie zachowano zasady pełnej ich użyteczności przez cały rok, tj. były one utrzymywane w sposób niezgodny z § 9 ust. 2 *rozporządzenia w sprawie wymagań*.

Nieprawidłowe utrzymanie pasów

### Przykłady

Przy linii kolejowej nr 367 w odległości do 15 metrów od osi skrajnego toru kolejowego rosły drzewa i krzewy.

Przy linii kolejowej nr 363 brak było mineralizacji pasa przeciwpożarowego, na bruździe znajdowały się pozostałe po wycince drzew suche gałęzie w odległości mniejszej niż 15 metrów od osi skrajnego toru kolejowego.

Przy linii kolejowej nr 358 brak było pasów przeciwpożarowych, a po kolejnych ok. 100 metrach były założone pasy nowego typu, które nie były zmineralizowane. Teren pomiędzy torami a lasem, tj. teren na którym powinny być urządzone pasy przeciwpożarowe porośnięty był drzewami i krzewami.

Część stwierdzanych nieprawidłowości dotyczyło pasów przy liniach kolejowych o znaczeniu państwowym oraz przy liniach, po których przewożone były łatwopalne towary niebezpieczne, w tym ropa i produkty ropopochodne (benzyny, oleje napędowe), skroplone gazy techniczne (głównie LPG) lub toksyczne (metanol, formalina, kwas siarkowy).

## WAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI

Zdjęcia nr 4 i 5

Linie kolejowe:

nr 370 (pasy nieutrzymane)



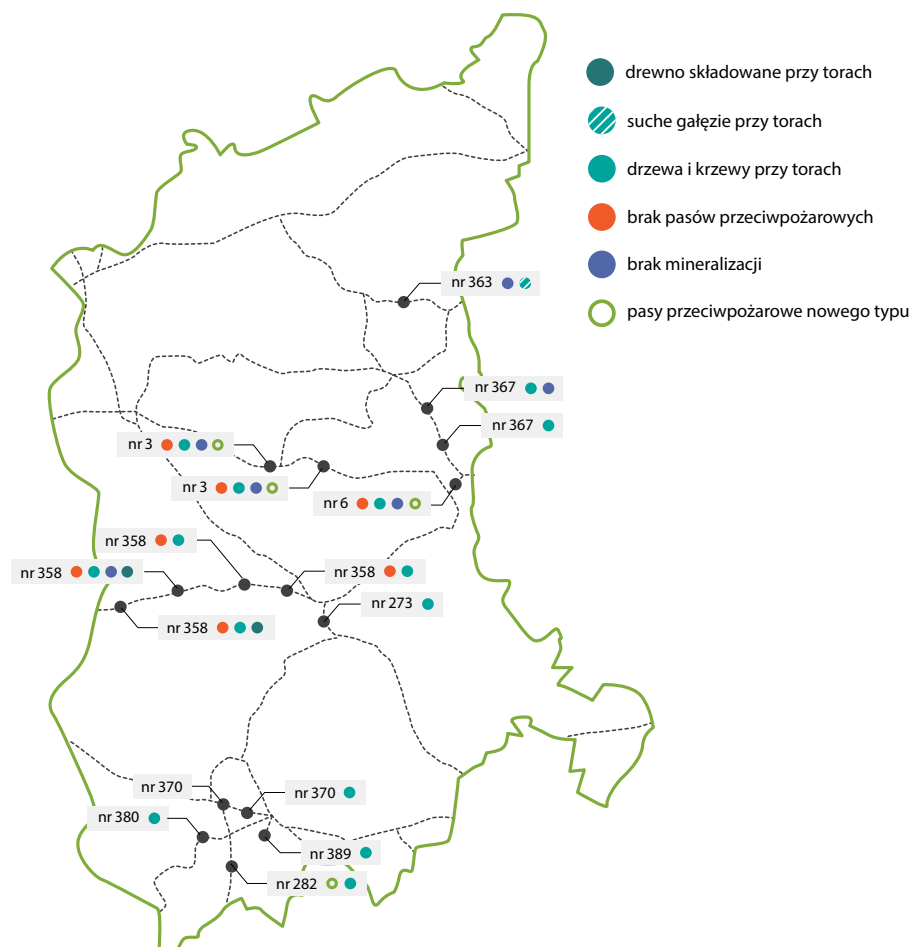
nr 203 (pasy urządzone i utrzymane)



Źródło: materiały kontrolne NIK.

Infografika nr 8

Wynik oględzin (październik 2019 r.) przeprowadzonych przez NIK



Źródło: opracowanie własne NIK.



## WAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI

**8.** Z informacji Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych w Zielonej Górze wynika m.in., że na terenie jednostek Lasów Państwowych (także poza RDLP w Zielonej Górze) nie występują pasy przeciwpożarowe, które mają bruzdę posypaną warstwą piasku o grubości od 0,01 do 0,02 m, tj. w sposób określony w § 9 ust. 2 *rozporządzenia w sprawie wymagań*.

Zdjęcie nr 6

Zarastanie pasów przeciwpożarowych (linia nr 358) przez odrosty akacji



Źródło: materiały kontrolne NIK.

Biorąc pod uwagę oględziny przeprowadzone przez NIK<sup>37</sup>, przepis ten nie był stosowany przez Zakład na gruntach torfiastych, gdyż niezmiernie trudno (lub wręcz niemożliwe) jest utrzymanie pasów przeciwpożarowych według obowiązków wynikających z ww. uregulowań. Zdaniem NIK, należałoby zmienić zapis obowiązujący w obecnym brzmieniu i/lub ewentualnie wskazać na możliwość zastosowania innych środków zapobiegawczych po ich uzgodnieniu z właściwym komendantem powiatowym (miejskim) PSP.

**9.** Z informacji uzyskanej z Komendy Wojewódzkiej Państwowej Straży Pożarnej w Gorzowie Wielkopolskim wynika, że stan pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych (w październiku 2019 r.) nie spełniał wymogów określonych w § 9 *rozporządzenia w sprawie wymagań*. Na długości 266,7 km (49,2% długości ogółu założonych pasów) stwierdzono bowiem pasy przeciwpożarowe nieprawidłowo zmineralizowane, niezmineralizowane lub pasy porastały krzewy lub odrosty drzew.

Według ustaleń podległych jej komend, stan pasów przedstawiał się następująco (infografika nr 9):

- km PSP w Gorzowie Wielkopolskim: pasy przeciwpożarowe nie były założone wzdłuż trzech linii kolejowych na łącznej długości 7,1 km a na odcinku 2,5 km było składowane drewno;

<sup>37</sup> Również w ramach kontroli *Urządzenie i utrzymywanie pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych (R/16/001)* w PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych we Wrocławiu.

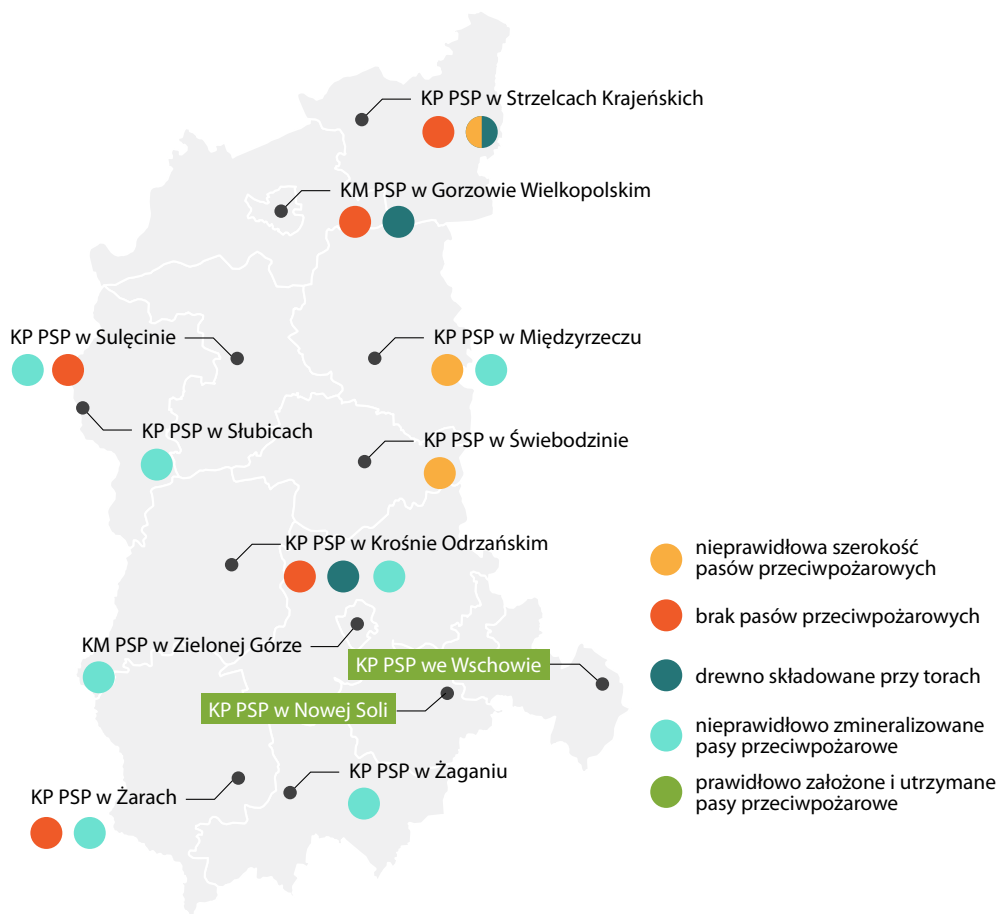
## WAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI

- KP PSP w Międzyrzeczu: pasy Kienitza funkcjonowały jeszcze wzdłuż dwóch linii kolejowych (łączna długość 10,75 km), a przy trzech liniach kolejowych pasy (łączna długość 29,55 km) były nieprawidłowo zmineralizowane lub pas był porośnięty młodymi drzewami;
- KP PSP w Krośnie Odrzańskim: pasy przeciwpożarowe nie były założone wzdłuż dwóch linii kolejowych na łącznej długości 30,9 km, a przy jednej linii kolejowej na długości 29,3 km pasy nie były prawidłowo zmineralizowane lub pas przeciwpożarowy porośniętymi był drzewami o wysokości do 3 m. Na długości 24,2 km przy jednej linii kolejowej stwierdzono składowanie hałd drewna w odległości mniejszej niż 15 m od skraju toru;
- KP PSP w Nowej Soli: prawidłowo założono i utrzymano pasy przeciwpożarowe;
- KP PSP w Słubicach: przy trzech liniach kolejowych, pasy przeciwpożarowe o długości 52 km były nieprawidłowo zmineralizowane;
- KP PSP w Sulęcynie: przy dwóch liniach kolejowych brak było mineralizacji pasów przeciwpożarowych o łącznej długości 22 km. Przy jednej linii kolejowej brak było pasów o długości 9,3 km;
- KP PSP w Świebodzinie: przy jednej linii kolejowej funkcjonowały pasy Kienitza o długości 24 km;
- KM PSP w Zielonej Górze: przy dwóch liniach kolejowych pasy przeciwpożarowe o łącznej długości 7,25 km były nieprawidłowo zmineralizowane;
- KP PSP w Żaganiu: przy trzech liniach kolejowych pasy przeciwpożarowe o łącznej długości 114 km były nieprawidłowo zmineralizowane;
- KP PSP w Żarach: przy dwóch liniach kolejowych brak było pasów przeciwpożarowych o łącznej długości 6,2 km, natomiast przy jednej linii nie została wykonana mineralizacja pasów o łącznej długości 12,6 km.

## WAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI

Infografika nr 9

Wyniki czynności rozpoznawczych (październik 2019 r.) komend PSP



Źródło: opracowanie własne NIK.

**10.** Wykonawcy prac wyłonieni przez Zakład od 1.01.2016 r. do 30.09.2019 r. wycięli w oparciu o zezwolenia wydawane przez starostów w trybie art. 56 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym łącznie ponad 400 tys. drzew (89% zaplanowanych). Podstawowymi czynnikami wpływającymi na tempo wycinki drzew przy urządzeniu pasów przeciwpożarowych były: brak współpracy ze strony części nadleśnictw, przeciąganie się postępowań prowadzonych przez starostwa, uniemożliwianie przez właścicieli wejścia na teren, na którym miał być prowadzony wyręb. W art. 56 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym dotyczącym zgody na wycinkę brak jest upoważnienia dla zarządcy linii kolejowej do wejścia na cudzą nieruchomość celem usunięcia drzew. Brak takiego upoważnienia uniemożliwia wykonanie nawet prawomocnej decyzji starosty.

Wycinka drzew

### Przykłady

- Przykłady przewlekłego prowadzenia postępowań w sprawie wycinki drzew:
- pismem z 13.07.2018 r. Zakład wystąpił do Starostwa Powiatowego w Gorzowie Wielkopolskim z wnioskiem o wydanie decyzji zezwalającej na usunięcie drzew rosnących w pasie do 15 metrów od osi skrajnego toru kolejowej linii kolejowej nr 203 relacji Tczew–Kostrzyn. Postępowanie administracyjne w ww. sprawie zostało wszczęte 17.08.2018 r.

Pismem z 10.09.2018 r. Starostwo wezwało Zakład do nadesłania w terminie 30 dni od dnia otrzymania pisma dodatkowych dokumentów. Pismem z 21.09.2018 r. Zakład wystąpił do Samorządowego Kolegium Odwoławczego (SKO) w Gorzowie Wielkopolskim z wnioskiem o stwierdzenie, że Starosta Gorzowski dopuścił się przewlekłego prowadzenia postępowania administracyjnego w tej sprawie. W postanowieniu SKO z 18.10.2018 r. stwierdzono m.in., iż SKO: stwierdza przewlekłość postępowania Starosty Gorzowskiego w sprawie załatwienia ww. wniosku Zakładu, zobowiązuje Starostę Gorzowskiego do załatwienia ww. wniosku do dnia 30.11.2018 r. Starostwo pismem z 29.11.2018 r. zawiadomiło Zakład, że wydanie decyzji w tej sprawie nastąpi do 28.02.2018 r. z uwagi na szczególne skomplikowanie ww. sprawy, oraz konieczność prowadzenia dalszego postępowania wyjaśniającego, a w szczególności poprzez przeprowadzanie oględzin drzew w terenie. W zawiadomieniu Starostwa z dnia 05.12.2018 r. zapisano, iż po dokonaniu oględzin 1097 drzew uznano za strony postępowania 79 osób fizycznych i prawnych. Zakład pismem z 27.08.2019 r. wystąpił do Starostwa z wnioskiem o wyłączenie do osobnego postępowania administracyjnego drzew rosnących na jednej z działek ewidencyjnej oraz o wydanie decyzji częściowych, z uwagi na zawłość postępowania spadkowego, która może rzutować na przewlekłość postępowania administracyjnego w stosunku do wszystkich wnioskowanych do usunięcia drzew. Postanowieniem Starosty z 19.09.2019 r. wyłączono z postępowania administracyjnego do osobnego rozpoznania drzewa rosnące na ww. działce ewidencyjnej. Kolejnym zawiadomieniem z 25.09.2019 r. Starostwo poinformowało Zakład, że ww. postępowanie administracyjne dotyczące drzew rosnących na tej działce będzie prowadzone pod innym znakiem sprawy. Decyzją z dnia 30.10.2019 r. Starosta Gorzowski zezwolił na usunięcie drzew określonych w decyzji. Pomiędzy wszczęciem postępowania administracyjnego w tej sprawie, a wydaniem ww. decyzji z 04.10.2019 r. upłynął jeden rok, dwa miesiące i 22 dni.

- w 2018 r. Starosta Międzyrzecki zgodę na usunięcie 31 440 drzew wydał po upływie ponad jednego roku i 4 miesięcy od dnia złożenia przez Zakład wniosku.

### Brak należytej troski o środowisko

**11.** Urządzając pasy przeciwpożarowe, Zakład tylko w jednym przypadku posiadał opracowaną inwentaryzację przyrodniczą. Zawarte w niej uwagi dotyczące nadzoru nad prowadzeniem prac nie zostały uwzględnione. I tak, w *przedinwestycyjnej inwentaryzacji przyrodniczej* (sporządzonej do umowy 73/208/0026/17/ZJO) w ramach działania „wykonanie nowych pasów przeciwpożarowej wraz z wycinką zbędnej roślinności w tym drzew” zawarto obowiązek nadzoru przyrodniczego – ornitologa tj. *podczas realizacji inwestycji polegającej na wycince zakrzaczeń i drzew w okresie lęgowym ptaków, tj. w okresie od 1 marca do 15 października, niezbędny jest nadzór przyrodniczy – ornitologa, a wcześniej wykonanie specjalistycznego rozpoznania tzw. inwentaryzacji przyrodniczej*. Obowiązek ten nie został spełniony. Jak wyjaśnił Dyrektor Zakładu przyczyną braku nadzoru ornitologa nad pracami było przeoczenie.

**12.** Jak wynika z informacji Klubu Przyrodników w Świebodzinie, przy wykonywaniu pasów przeciwpożarowych występuje ryzyko naruszenia stanowisk naziemnych gatunków chronionych roślin, grzybów i zwierząt. Niektóre gatunki chronione zasiedlają skraje drzewostanów i wówczas są silnie narażone na zniszczenie przy urządzaniu oraz odnawianiu pasów.

Dotyczy to np. wszystkich gatunków sasanek, widłaków, mącznicy lekarskiej, porostów. Często przy przeorywaniu pasów dochodzi do naruszenia przepisów o ochronie gatunkowej częściowo chronionych mchów, jak gajnik lśniący, piórosz pierzasty, rokitnik pospolity, fałdownik nastroszony, brodawkowiec czysty, widłoząb kędzierzawy, widłoząb miotłowy. Wyorane pasy mogą być drogami ekspansji inwazyjnych gatunków obcych, co jest zjawiskiem niekorzystnym dla różnorodności biologicznej.

Zdaniem Klubu Przyrodników, art. 57 ust. 1 ustawy *o transporcie kolejowym* powinien dopuszczać „w przypadkach szczególnie uzasadnionych” odstępstwo od wymogów rozporządzenia, nie tylko w zakresie wykonywania robót ziemnych oraz usytuowania drzew i krzewów, ale i w zakresie wykonywania pasów przeciwpożarowych. Występowanie gatunków chronionych przy linii kolejowej i ryzyko ich zniszczenia przy wykonywaniu pasów powinno być przesłanką albo do odstępstwa od ochrony gatunkowej, albo do odstępstwa od zasad wykonania pasów przeciwpożarowych (zależnie od znaczenia stanowiska dla lokalnej i regionalnej populacji gatunku oraz od ryzyka pożarowego w danym miejscu).

**13.** Zlecając wykonanie usług w zakresie wykonania nowych pasów przeciwpożarowej wraz wycinką zbędnej roślinności w tym drzew, Zakład w umowach nie zawarł precyzyjnych obowiązków wykonawców dotyczących wymagań środowiskowych.

Zdaniem NIK należy w umowach z wykonawcami precyzyjnie określać wymagania w zakresie rozpoznania przyrodniczego, nadzoru ornitologicznego, wdrażania do stosowania technologii prac przyjaznych środowisku, np. stosowania olejów biodegradowalnych do smarowania łańcuchów pilarek, dążenie do pełnego wprowadzenia do stosowania we wszystkich maszynach wykorzystywanych do prac leśnych olejów biodegradowalnych w układach hydraulicznych, wyposażenie wszystkich maszyn pracujących na powierzchniach leśnych w zawory odcinające uniemożliwiające wyciek oleju w wyniku awarii systemu hydraulicznego, wyposażenie wszystkich pojazdów i maszyn w maty pochłaniające oleje i paliwa, wykonywania prac w sposób wykluczający możliwość powodowania uszkodzeń drzew, runa leśnego i gleby, wprowadzenia zakazu zrywki wleczonej. Dyrektor zadeklarował, że w kolejnych umowach zostanie uwzględniony blok obowiązków wykonawców związanych z kwestiami środowiskowymi.

**14.** Przy realizacji zadań, w Zakładzie nie korzystano z możliwości zastosowania odstępstw, o których w art. 57a ust. 1 i 2 ustawy *transporcie kolejowym* stanowiących, że:

- w przypadkach szczególnie uzasadnionych dopuszcza się odstępstwo od odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów (...). Odstępstwo nie może powodować zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego ani zakłócać działania urządzeń służących do prowadzenia tego ruchu;
- zgody na odstępstwo, udziela starosta w drodze postanowienia, po uzgodnieniu właściwego zarządcy, mając na uwadze bezpieczeństwo ruchu kolejowego.

Jak wynika z wyjaśnień Dyrektora, w Zakładzie przyjęto zasadę nie korzystania z możliwości odstępstw. Zdaniem NIK przyjęcie w Zakładzie takiej zasady nie sprzyjało ochronie drzew rosnących na obszarach szczególnie cennych przyrodniczo. NIK wskazuje, że zgodnie z art. 4 ust. 2 ustawy *o ochronie przyrody* obowiązkiem organów administracji publicznej, osób prawnych i innych jednostek organizacyjnych oraz osób fizycznych jest dbałość o przyrodę będącą dziedzictwem i bogactwem narodowym. Natomiast z art. 127 ust. 2 pkt 6 ustawy *Prawo ochrony środowiska* wynika, m.in. że ochrona roślin realizowana jest poprzez ograniczanie możliwości wycinania drzew i krzewów.

### Przykłady

Przykład nieskorzystania z możliwości odstępstw:

- pismem z 29.04.2019 r. Zakład wystąpił do Starostwa Powiatowego w Świebodzinie z wnioskiem o wydanie decyzji zezwalającej na usunięcie drzew rosnących w pasie do 15 metrów od osi skrajnego toru kolejowego linii kolejowej nr 375 relacji Międzyrzecz–Toporów;
- pismem z 26.06.2019 r. Starostwo wystąpiło do Zakładu z wnioskiem o uzgodnienie udzielenia zgody na odstępstwo od odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 54 ustawy *o transporcie kolejowym*, drzew zlokalizowanych na pięciu działkach ewidencyjnych (nie będących w posiadaniu Zakładu) w obrębie Łągów. Wnioskodawcy (kierujący pisma do Starostwa) wskazali, m.in. że drzewa w żaden sposób nie utrudniają widoczności lub eksploatacji urządzeń kolejowych, nie powodują zasp śnieżnych i nie stwarzają zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Zakład nie przychylił się do tej propozycji;
- decyzją Starosty Świebodzińskiego z 30.08.2019 r. zezwolono Zakładowi na usunięcie 1511 drzew rosnących przy linii kolejowej nr 375 relacji Międzyrzecz–Toporów;
- pismem z 11.09.2019 r. Starostwo przekazało odwołanie strony postępowania od ww. decyzji z dnia 30.08.2019 r. do rozpatrzenia przez Samorządowe Kolegium Odwoławcze w Zielonej Górze. Odwołująca się od decyzji Starosty osoba fizyczna podniosła m.in., że nie zgodziła się na usunięcie drzew (dęby i buki) z uwagi na obszar Natura 2000 i obszar Łagowsko-Sulęcińskiego Parku Krajobrazowego, zwiększenie uciążliwości (hałas) związanego z funkcjonowaniem kolei. Zdaniem tej osoby drzewa nie zagrażały bezpieczeństwu ruchu, gdyż rosły na dole skarpy i były przechylone w stronę działki prywatnej;
- decyzją SKO w Zielonej Górze z 01.10.2019 r. uchylono ww. decyzję w całości i przekazano sprawę do ponownego rozpatrzenia organowi pierwszej instancji.

Na terenie obszaru Natura 2000 (PLH080008) – *Buczyny Łagowsko-Sulęcińskie* znajdują się rozległe fragmenty lasów bukowych i dąbrów oraz występuje łącznie 10 typów siedlisk przyrodniczych z *Załącznika I Dyrektywy Siedliskowej* oraz 9 gatunków z *Załącznika II Dyrektywy Siedliskowej*<sup>38</sup>.

Nadmiernie  
sformalizowana  
wewnętrzna  
procedura

15. Według wewnętrznej (PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.) procedury SMS-PR-04 z dnia 29.11.2016 r. dotyczącej *Postępowania z projektem postanowienia na odstępstwo od wymagań w zakresie sytuowania drzew i krzewów w sąsiedztwie linii kolejowych*:

<sup>38</sup> Dyrektywa Rady 92/43/EWG w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dz.U. UE L 92.206.7, ze zm.)

## WAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI

- Spółka *nie uzgadnia pozytywnie projektu na odstępstwa w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów w sąsiedztwie linii kolejowej*, m.in. w przypadku: braku inwentaryzacji dendrologicznej (opracowanej przez wnioskodawcę) w zakresie drzew i krzewów wnioskowanych do pozostawienia lub w przypadku, gdy ocena ich stanu wskazuje na wystąpienie zagrożenia dla bezpieczeństwa prowadzenia ruchu kolejowego, terenów przeznaczonych na urządzenie i utrzymanie pasów przeciwpożarowych (§ 10);
- Spółka może uzgodnić *pozytywnie w przypadkach szczególnie uzasadnionych warunkami miejscowymi i społecznymi, względami zapewnienia bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego, ochrony środowiska i ochrony przyrody oraz uwarunkowaniami akustycznymi. Przypadki szczególnie uzasadnione dopuszczające odstępstwo mogą stanowić m.in.: formy ochrony przyrody* (w tym: parki narodowe, rezerваты przyrody, parki krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu, obszary Natura 2000, pomniki przyrody, zespoły przyrodniczo-krajobrazowe), *tereny o walorach krajobrazowych i historycznych* (§ 11).

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zastrzegła sobie, że:

- warunkiem dokonania uzgodnień (§ 12) będzie: wszczęcie przez wnioskodawcę postępowania administracyjnego przed właściwym starostą, przeanalizowanie przeprowadzonej przez wnioskodawcę inwentaryzacji dendrologicznej<sup>39</sup>, przeprowadzenie oceny ryzyka w ramach *Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS)*;
- wniosek o udzielenie zgody na odstępstwo winien zawierać 15 elementów wyspecyfikowanych w § 15 ust. 4 Procedury,
- pobranie opłaty od wnioskodawców (m.in. niebędących jednostką organizacyjną PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.) oraz niepodejmowanie przeprowadzenia oceny ryzyka do czasu uiszczenia przez wnioskodawcę kosztów postępowania (§ 8).

Zdaniem NIK Procedura nie gwarantuje dbałości o przyrodę w zakresie uzasadnionych odstępstw od wycinki drzew. Starostowie, wydający zgody na wycinkę drzew, w pismach kierowanych do PKP PLK S.A. podnosili m.in., że:

### Przykłady

- nakładanie na wnioskodawcę obowiązku sporządzenia inwentaryzacji dendrologicznej nie znajduje podstaw w obowiązujących przepisach prawa. Dlatego też brak inwentaryzacji dendrologicznej nie może skutkować zwrotem wniosku;
- „Ocena ryzyka technicznego i operacyjnego” nie jest wymagana przepisami prawa, w tym uznanie, że ma wykonać ją, bądź pokryć koszty jej sporządzenia wnioskodawca jest bezzasadna;
- ustalenie przez PKP procedury związanej z projektem postanowienia na odstępstwo od wymagań w zakresie usytuowania drzew i krzewów w sąsiedztwie linii kolejowych jest jak najbardziej dopuszczalne, ale starosty nie wiąże;

<sup>39</sup> Inwentaryzacja, stosownie do § 13 Procedury, zawierać winna: część opisową (określenie nazwy gatunku drzew i krzewów w języku polskim i łacińskim; pomiary dendrologiczne obejmujące w przypadku drzew obwód pnia, wysokość oraz średnica korony; określenie stanu sanitarnego, uwagi i zalecenia dotyczące pielęgnacji, wycinki, przesadzenia; zalecenia dotyczące zabezpieczenia) oraz część graficzną (lokalizację w odniesieniu do linii kolejowej oraz granicy innych elementów infrastruktury kolejowej wraz z oznaczeniem numerycznym, oznaczenie liczbowe, dokumentację fotograficzną, określenie wieku drzewostanu na podstawie metody prof. Longina Majdeckiego).

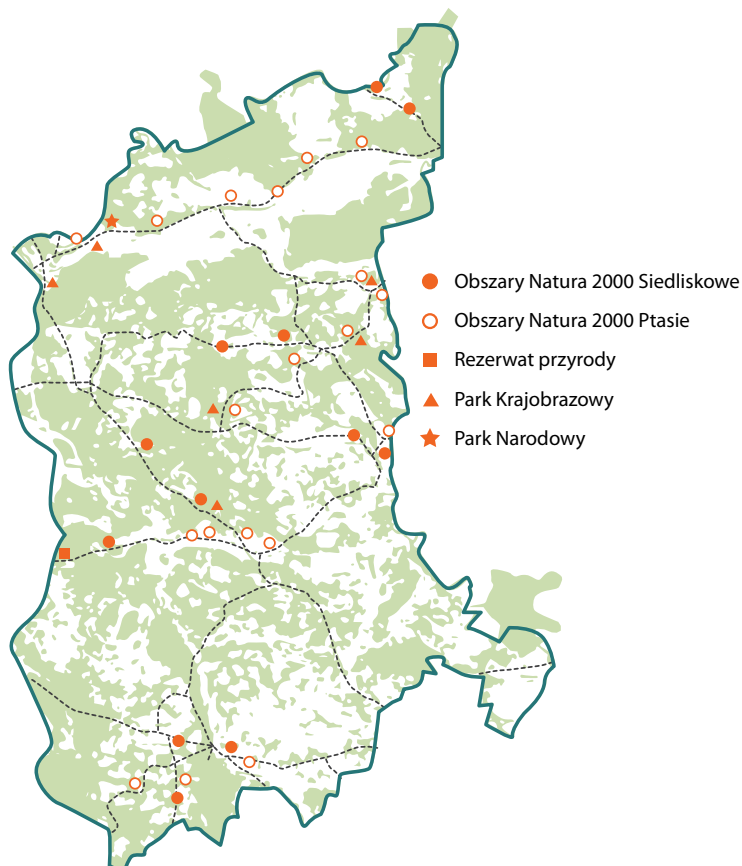
## WAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI

- wydana procedura bez delegacji prawa materialnego w praktyce nie znalazła zastosowania. Mija blisko rok od jej wydania i w powiecie nie udało się załatwić żadnej sprawy. Już ten fakt świadczy o tym, że przepis ten jest martwy, a stawiane w nim warunki są niemożliwe do zrealizowania;
- przeprowadzona „siekierezada” przez PKP PLK S.A. budzi uzasadniony społeczny sprzeciw. Zdrowy rozsądek nakazuje w wielu przypadkach zastosowanie odstępstwa bez zastosowania wymyślonych procedur;
- niemożliwe do zaakceptowania, z braku podstaw prawnych, są zapisy dotyczące nałożenia na wnioskodawców obowiązku uiszczenia opłat w wysokości kosztów przeprowadzenia analizy i wyceny ryzyka zgodnie z inną wewnętrzną procedurą PKP PLK S.A. i ustalenia, że ich nieuiszczenie powoduje brak działań organu uzgadniającego i w efekcie zwrot wniosku.

**Obszary Natura 2000** 16. W oparciu o zezwolenia starostów, do 30.09.2019 r. w związku z utworzeniem i utrzymaniem pasów przeciwpożarowych, na zlecenie Zakładu wycięto ponad 400 tys. drzew m.in. w okresie lęgowym ptaków, w tym na terenach Natura 2000: PLH080002, PLB080005, PLH080001, PLB080004, PLH080046, PLH080006, PLC080001, PLB080002, PLH080067, PLH080037, PLB080011, PLB020005, PLH020050, PLH080044, PLH080070, PLH080028, PLH080031, PLB030011, PLH080008, PLH320038, PLB320015 (infografika nr 10). Tylko jeden ze starostów orzekł w decyzji z 16.04.2018 r. o możliwości wykonywania prac (na terenach Natura 2000) jedynie w okresie pozalęgowym ptaków.

Infografika nr 10

Wybrane formy ochrony przyrody przy liniach kolejowych w województwie lubuskim



Źródło: opracowanie własne NIK na podstawie Banku Danych o Lasach.



## WAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI

Dla przedsięwzięć dotyczących pasów przeciwpożarowych nie występowano do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wlkp. w zakresie oceny wpływu na środowisko.

### Przykłady

Dyrektor Zakładu uzasadnił to m.in. tym że:  
*Zarządca linii kolejowej jest przedsiębiorcą, a usuwanie drzew zagrażających bezpieczeństwu funkcjonowania linii kolejowej jest wykonywaniem obowiązków wynikających z zarządzania infrastrukturą kolejową. Zakład dokonuje wycinki drzew w trybie art. 56 ustawy o transporcie kolejowym, gdzie jedynym kryterium wycinki jest przyczyna usuwania drzew, jaką jest zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Ustawa o transporcie kolejowym nie ogranicza czasu prowadzenia wycinki drzew.*

*Jedyną przesłanką usuwania drzew jest zapewnienie bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Przepis art. 56 ustawy o transporcie kolejowym stanowi autonomiczną podstawę usunięcia drzew i krzewów. Nie ma więc znaczenia, czy drzewa rosną w lesie, na gruncie prywatnym, czy objętym ochroną jedną z form ochrony przyrody, w tym ochroną obszaru Natura 2000. Oznacza to, że w tym ostatnim przypadku z usunięciem drzew nie będzie wiązał się obowiązek przeprowadzenia postępowania na podstawie ustawy o ochronie środowiska.*

**17.** W okresie objętym kontrolą Zakład istotnie zwiększył plany rzeczowo-finansowe dotyczące zadań w zakresie pasów przeciwpożarowych.

PKP PLK S.A. Biuro Dróg Kolejowych (wydział programów zadaniowych drogi kolejowej) pismem z 29.09.2016 r., w związku z trwającymi pracami nad planem działalności PKP PLK S.A. na rok 2017 r., poprosiło Zakład o przygotowanie planu rzeczowo-finansowego branży drogowej przyjmując kwotę środków finansowych na wycinkę drzew i urządzenia 4-metrowych pasów przeciwpożarowych w wysokości 6500 tys. zł.

Biuro pismem z 06.10.2017 r. poinformowało Zakład, że w związku z trwającymi pracami nad planem działalności PKP PLK S.A. na rok 2018 r. prosi o przygotowanie planu rzeczowo-finansowego branży drogowej przyjmując kwotę środków finansowych na wycinkę drzew i urządzenia 4-metrowych pasów przeciwpożarowych w wysokości 9000 tys. zł.

Biuro pismem z 31.10.2018 r. poinformowało Zakład, że w związku z trwającymi pracami nad planem działalności PKP PLK S.A. na rok 2019 r. prosi o przygotowanie planu rzeczowo-finansowego branży drogowej przyjmując kwotę środków finansowe na wycinkę drzew i urządzenie nowych pasów ppoż. w wysokości 2000 tys. zł.

W trzech ww. pismach zapisano, że przy planowaniu robót należy zwrócić szczególną uwagę na wycinkę drzew, mineralizację i urządzenie nowych 4-metrowych pasów przeciwpożarowych.

Zakład zgodnie z ww. pismami Biura zaplanował na realizację zadań związanych z pasami przeciwpożarowych na 2017 r. kwotę 6500 tys. zł, na 2018 r. kwotę 9000 tys. zł, natomiast na 2019 r. kwotę 2000 tys. zł.

Gdyby realizacji zadań nie skumulowano na kilka ostatnich lat (2017–2019) to nie nastąpiłoby spiętrzenie prac, a w konsekwencji utrudnień w ich prawidłowej realizacji. Urządzanie pasów przeciwpożarowych można było rozpocząć systematycznie począwszy od 2008 r., tym bardziej, że na obowiązki

Plan rzeczowo-finansowy

## WAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI

zarządców linii kolejowych, NIK zwracała uwagę w marcu 2013 r.<sup>40</sup> w informacji z kontroli *Funkcjonowanie ratownictwa technicznego i ochrony przeciwpożarowej na kolei* (P/12/077).

### Procedury udzielania zamówień

**18.** Zakład udzielał zamówień w zakresie pasów przeciwpożarowych na podstawie:

- ustawy *Pzp*,
- *Regulaminu udzielania zamówień przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na dostawy, usługi oraz na roboty budowlane, do których nie ma zastosowania ustawa Prawo zamówień publicznych* (dalej: *Regulaminu*),  
W § 2 ww. Regulaminu zapisano m.in., że ma on zastosowanie do udzielania zamówień:
- podprogowych finansowanych ze środków własnych, dotacji budżetowych, funduszu kolejowego oraz kredytów i pożyczek, obligacji, których wartość szacunkowa jest mniejsza, niż określona w rozporządzeniu Prezesa Rady Ministrów, wydanym na podstawie art. 11 ust. 8 ustawy *Pzp*;
- udzielanych na podstawie art. 136, 137 i 138 ustawy *Pzp*;
- wspólnych udzielanych na podstawie *Porozumienia o utworzeniu wspólnej Grupy Zakładowej PKP S.A.* z dnia 2 stycznia 2013 r.

### Udzielone przez Zakład zamówienia

**19.** Zakład, w związku z zarządzaniem i utrzymywaniem pasów przeciwpożarowych, przeprowadził osiem postępowań. I tak:

- w 2017 r. przeprowadzono trzy postępowania, w tym jedno postępowanie na podstawie PZP w trybie przetargu nieograniczonego, oraz dwa postępowania na podstawie Regulaminu w trybie przetargów nieograniczonych;
- w 2018 r. przeprowadzono cztery postępowania, w tym trzy postępowania na podstawie PZP w trybie przetargu nieograniczonego, oraz jedno postępowanie na podstawie Regulaminu w trybie zapytania ofertowego otwartego;
- w 2019 r. (do 31.08.2019 r.) przeprowadzono jedno postępowanie – na podstawie Regulaminu w trybie zapytania ofertowego otwartego.

Z wykonawcami prac polegających na zarządzaniu i utrzymywaniu pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych:

- w 2017 r. zawarto 14 umów na kwotę 6 990 547,72 zł i wypłacono im kwotę 5 865 588,43 zł;
- w 2018 r. zawarto 21 umów na kwotę 9 194 167,58 zł i wypłacono im kwotę 6 701 993,86 zł;
- do 31.08.2019 r. z jednym wykonawcą umowę na kwotę 243 067,29 zł i wypłacono wykonawcy kwotę 237 761,61 zł.

Wszystkie ww. zadania realizowano ze środków własnych Zakładu.

<sup>40</sup> PKP PLK S.A. zaprzestała od dnia 25 marca 2011 r. utrzymywania pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych zarządzanych przez Spółkę. Odstąpienie od realizacji omawianego obowiązku było akceptowane przez Ministra Infrastruktury, który podzielił stanowisko PKP PLK S.A. w tej sprawie oraz zalecił Zarządowi Spółki zaskarżanie decyzji komendantów Państwowej Straży Pożarnej, nakładających na PKP PLK S.A. obowiązek utrzymywania pasów przeciwpożarowych, do sądów administracyjnych.

**20.** Kontrolą NIK objęto cztery postępowania o udzielenie zamówień o najwyższych wartościach oraz umowy im odpowiadające, w tym dwa postępowania przeprowadzone w 2018 r., na podstawie Pzp, które dotyczyły wykonania nowych pasów przeciwpożarowych, oraz dwa postępowania przeprowadzone w 2017 r., na podstawie Regulaminu, które dotyczyły wykonania mineralizacji pasów przeciwpożarowych. Analiza postępowań wykazała, że Zakład przeprowadzał postępowania w sprawie udzielenia zamówienia z zachowaniem zasad określonych w art. 7 ust. 1 ustawy Pzp.

I tak:

- 1) Wykonanie nowych pasów przeciwpożarowych wraz z wycinką zbędnej roślinności i zakupem przez Wykonawcę pozyskanego drewna na terenie ZLK w Zielonej Górze na wytypowanych liniach kolejowych (zadanie nr 2). Zamówienie udzielone na podstawie ustawy Pzp.
- 2) Wykonanie nowych pasów przeciwpożarowych wraz z wycinką zbędnej roślinności i zakupem przez Wykonawcę pozyskanego drewna na terenie ZLK w Zielonej Górze na wytypowanych liniach kolejowych (zadanie nr 1). Zamówienie udzielone na podstawie ustawy Pzp.  
W sporządzonym protokole postępowania o udzielenie zamówienia w trybie przetargu nieograniczonego, zatwierdzonym przez Dyrektora Zakładu 05.10.2018 r. błędnie zapisano, iż ogłoszenie o ww. zamówieniu zostało przekazane Urzędowi Publikacji Unii Europejskiej (UPUE) w dniu 5 marca 2018 r., tymczasem z dokumentacji Zakładu oraz ze strony internetowej UPUE wynikało, że ogłoszenie to zostało przekazane UPUE ponad 4 miesiące później, tj. 13 lipca 2018 r.
- 3) *Orka pasów przeciwpożarowych wzdłuż linii kolejowych na terenie ZLK w Zielonej Górze* – zadanie nr 1, sekcja eksploatacyjna Zakładu w Czerwieńsku. Zamówienie udzielone na podstawie Regulaminu.  
W dniu 10.03.2017 r. zawarto z wykonawcą, tj. firmą Przedsiębiorstwo Wielobranżowe umowę na kwotę 118 316,50 zł brutto – zadanie nr 1<sup>41</sup>.
- 4) *Orka pasów przeciwpożarowych wzdłuż linii kolejowych na terenie ZLK w Zielonej Górze*, sekcja eksploatacyjna Zakładu w Zbąszynku. Zamówienie udzielone na podstawie Regulaminu.

Wyżej wymienionych zamówieniach prawidłowo określono rodzaj zamówienia, powołano komisję do przeprowadzenia postępowania oraz określono organizację, skład, tryb pracy i zakres obowiązków członków komisji. Osoby te złożyły oświadczenia o bezstronności. Zamawiający w prawidłowy sposób wyznaczył termin składania ofert. Żądał od wykonawców wyłącznie oświadczeń lub dokumentów niezbędnych do przeprowadzenia postępowania. Zamawiający żądał od potencjalnych wykonawców wnie-sienia wadium.

Przy zlecaniu prac polegających na wykonaniu pasów przeciwpożarowych przy czynnych liniach kolejowych w Zakładzie stosowano do oznaczenia postępowań błędne kody CPV 75251120 – *Usługi ochrony przeciwpożarowej*

<sup>41</sup> W dniu 10.03.2017 r. zawarto z wykonawcą umowę na kwotę 92 014,70 zł brutto – zadanie nr 2. Komisja powołana do przeprowadzenia ww. postępowania nie dokonała wyboru wykonawcy zadania nr 3, gdyż nie wpłynęła żadna oferta na wykonanie tych prac.

lasów. Kod<sup>42</sup> CPV<sup>43</sup> 75000000-6 obejmuje *Usługi administracji publicznej, obrony i zabezpieczenia socjalnego*. Stosowanie błędnych kodów nie wpłynęło na przebieg wyłaniania wykonawcy ani na realizację usługi.

### Realizacja umów

**21.** Analiza zapisów trzech umów zawartych z wykonawcami prac polegających na wykonaniu pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych oraz wykonania prac i rozliczeń z tych tytułów wykazała, że: Zakład wypłacał wykonawcom trzech umów związanych z wykonaniem prac polegających na tworzeniu pasów przeciwpożarowych kwoty wynagrodzeń niezgodnie z postanowieniami § 7 ust. 5, 6 i 7 umów, które stanowiły, iż:

- § 7 ust. 5 – rozliczanie za wykonane usługi będzie się odbywało fakturami częściowymi w zakresie odpowiadającym poszczególnym zadaniom. Jedna faktura częściowa za jedno zadanie;
- § 7 ust. 6 – podstawę do wystawienia faktury stanowić będzie podpisany przez Zamawiającego i Wykonawcę protokół odbioru, potwierdzający wykonanie usługi, niezawierający żadnych uwag lub zaleceń, sporządzony wg wzoru stanowiącego Załącznik nr 9 do niniejszej umowy;
- § 7 ust. 7 – zapłata wynagrodzenia nastąpi przelewem bankowym na wskazany przez Wykonawcę rachunek bankowy na podstawie prawidłowo wystawionej faktury w terminie 30 dni kalendarzowych od dnia jej wystawienia Zamawiającemu (...).

Zakład dokonywał płatności wykonawcom (łącznie kwota 2 493 842 zł), pomimo opóźnień w wykonywaniu umów (od 101 dni do 361 dni), nie podpisania protokołów odbioru potwierdzających wykonanie usług niezawierających żadnych uwag lub zaleceń oraz zatrzymywał części kwot z faktur wystawionych przez wykonawców (blokowanie środków). Taki sposób rozliczeń nie był przewidziany w zapisach umów zawartych pomiędzy Zakładem a Wykonawcami. Dyrektor Zakładu:

- zadeklarował, że w przyszłości wynagrodzenie nie zostanie wypłacone, jeśli usługa nie zostanie wykonana;
- wyjaśnił, że sposób rozliczeń wynikał z tego, iż pracownicy merytoryczni zapewniali dyrektorów (...), iż rozliczanie tych umów odbywa się zgodnie z zapisami umów zawartych z tymi firmami.

### Przykłady

W umowie zawartej z wykonawcą prac polegających na wykonaniu pasów przeciwpożarowych wzdłuż linii kolejowej nr 358<sup>44</sup> określono m.in., że:

- Wykonawca zobowiązał się zrealizować zadanie 15.12.2018 r. i tytułem wykonania pasów przeciwpożarowych o długości 43,360 km wzdłuż linii kolejowej nr 358 Zbąszynek–Gubin otrzyma kwotę 939 055,25 zł<sup>45</sup>;

<sup>42</sup> Klasyfikacja kodów CPV, o których mowa w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 213/2008 z dnia 28 listopada 2007 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2195/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie Wspólnego Słownika Zamówień (CPV) oraz dyrektywy 2004/17/WE i 2004/18/WE Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczące procedur udzielania zamówień publicznych w zakresie zmiany CPV (Dz.U. UE L 2008.74.1).

<sup>43</sup> CPV (Wspólny Słownik Zamówień, ang. *Common Procurement Vocabulary*) – jednolity system klasyfikacji zamówień publicznych, mający na celu standaryzację pozycji stosowanych przez podmioty zamawiające przy opisywaniu przedmiotów zamówień publicznych. Słownik ma na celu jednoznaczne i precyzyjne określenie przedmiotu zamówienia.

<sup>44</sup> Umowa nr 73/208/0024/18/Z/O z 18.06.2018 r., której przedmiotem było świadczenie przez Wykonawcę prac polegających na: *Wykonaniu nowych pasów przeciwpożarowych wraz z wycinką zbędnej roślinności i zakupem przez wykonawcę pozyskanego drewna na terenie Zakładu Linii Kolejowych w Zielonej Górze na wytypowanych liniach kolejowych.*

<sup>45</sup> Netto 869 495,60 zł.

## WAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI

- teren po wycince drzew należało na bieżąco porządkować, nierozdrobnione gałęzie drzew, krzewów, samosiejek i odrostów do dziesięciu lat nie mogły zalegać dłużej niż trzy dni;
- Wykonawca był zobowiązany do zgłaszania poszczególnych etapów przekazania drewna do rozliczenia nie rzadziej niż raz na dwa tygodnie;
- na terenie Zamawiającego, Wykonawca nie mógł składować drewna dłużej niż do dnia protokolarnego odbioru prac;
- podstawę do wystawienia faktury będzie podpisany przez Zamawiającego oraz Wykonawcę protokół odbioru, potwierdzający wykonanie usługi, niezawierający żadnych uwag lub zaleceń, sporządzony wg wzoru stanowiącego załącznik do umowy.

W protokole odbioru końcowego z 21.12.2018 r. nie zapisano, czy komisja dokonała odbioru prac, czy nie dokonała ich odbioru. W uwagach zapisano, m.in. iż brak jest pasów przeciwpożarowych w 100% (pasy nie zostały wykonane), teren po wycince jest nieuporządkowany, a drewno nieulożone w stosy, brak wycięcia 60% ogólnej ilości krzewów. Termin usunięcia usterek wyznaczono do 31.03.2019 r. Wykonawca wyciął 28 172 drzewa i nie rozliczył się z żadnej sztuki. W dniu 21.12.2018 r. wykonawca sporządził fakturę za wykonanie umowy na kwotę 939 055,25 zł. Pismem z 09.01.2019 r. poinformowano wykonawcę, że zostało zablokowane wynagrodzenie z tytułu realizacji ww. umowy na kwotę 598 470,08 zł do czasu usunięcia usterek stwierdzonych w protokole odbioru końcowego z 21.12.2018 r. W protokole usunięcia usterek z 10.01.2019 r. zapisano, iż pasy są źle wykonane, do poprawy cała linia. W dniu 21.01.2019 r. Zakład przekazał Wykonawcy tytułem realizacji umowy 598 470,08 zł<sup>46</sup>. W protokole usunięcia usterek z 19.06.2019 r. zapisano, iż pasy są do poprawy na całej linii, komisja proponuje usunięcie usterek do 31.07.2019 r. W protokole usunięcia usterek z 14.08.2019 r. zapisano, iż usterki nie zostały usunięte w pełnym zakresie. Pismem z 21.08.2019 r. poinformowano Wykonawcę, iż Zakład przedłuży termin usunięcia usterek do 31.10.2019 r. W protokole usunięcia usterek z 14.11.2019 r. zapisano, iż w dalszym ciągu występują usterki, komisja proponuje usunięcie usterek do 29.11.2019 r. Pismem z 28.11.2019 r. poinformowano iż komisja odbioru rozpocznie pracę w dniu 4.12.2019 r.

Pomimo upływu prawie jednego roku od dnia zakończenia prac wyszczególnionego w umowie (do czasu kontroli NIK nie zmieniano tej umowy, tj. nie zawierano aneksów do umowy) prace te nie zostały zakończone, gdyż w protokole z usunięcia usterek zapisano, iż komisja rozpoczęła odbiór zadania realizowanego na podstawie ww. umowy w dniu 4 grudnia 2019 r. i zakończyła 11.12.2019 r. i stwierdziła usterki, tj. że nie wycięto drzew w trzech lokalizacjach. Zakład wypłacił w dniu 21.01.2019 r. Wykonawcy ww. prac kwotę 598 470,08 zł. W dniu 11.12.2019 r. Wykonawca wystawił fakturę korygującą. Kwota przed korektą wynosiła 939 055,25 zł, natomiast po korekcie 935 847,22 zł (tj. kwota mniejsza o 3208,03 zł z uwagi na nie wykonanie wycinki drzew). Do 26.11.2019 r. Wykonawcy wypłacono tytułem realizacji umowy brutto kwotę 668 029,73 zł.

<sup>46</sup> Wcześniej, tj. pismem z 18.01.2019 r. Zakład poinformował Wykonawcę, iż wynagrodzenie w kwocie 598 470,08 zł zostało odblokowane, natomiast pozostała zablokowana kwota 271 025,52 zł застаła przeksięgowana na kaucję gwarancyjną i nie podlega zapłacie do czasu usunięcia usterek.

## WAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI

Zdjęcie nr 7

Nieprawidłowa realizacja przez wykonawcę umowy: pasy nie urządzone, materiał palny składowany przy linii kolejowej



Źródło: materiały kontrolne NIK.

### Koszty tworzenia i utrzymania pasów przeciwpożarowych

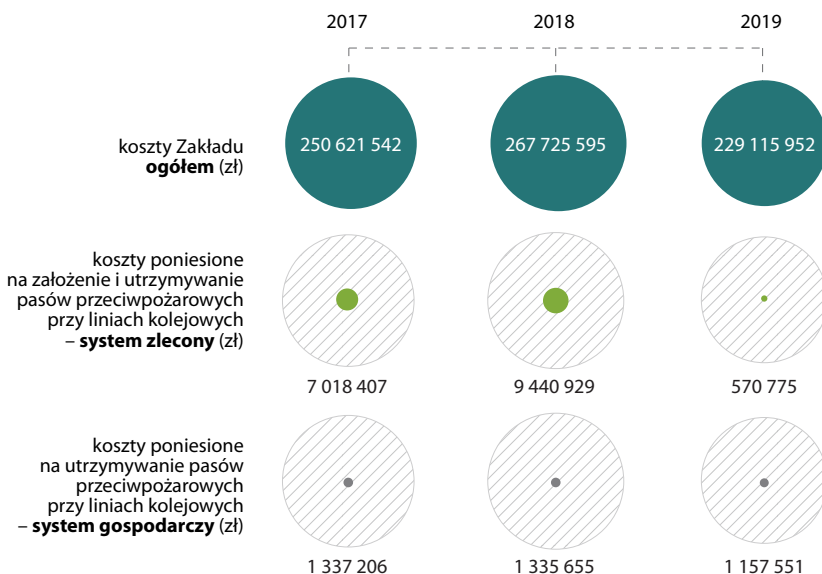
**22.** W ewidencji Zakładu koszty ponoszonych nakładów na urządzenie i utrzymanie pasów przeciwpożarowych były prawidłowo wykazywane, tj. zgodnie z układem określonym w uchwałach Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Według ewidencji księgowej Zakładu poniesiono koszty 20 860 522,77 zł na tworzenie i utrzymywanie pasów przeciwpożarowych (rysunek nr 11):

- w 2017 r. ogółem w kwocie 8 355 613,62 zł,  
w tym: usługi obce (prace zlecane wykonawcom zewnętrznym) 7 018 407,20 zł; system gospodarczy (prace wykonywane przez pracowników Zakładu) 1 337 206,42 zł (w tym wynagrodzenia i pochodne pracowników Zakładu 1 217 243,61 zł, oraz paliwo i materiały 119 962,81 zł);
- w 2018 r. ogółem w kwocie 10 776 583,51 zł;  
w tym: usługi obce 9 440 928,53 zł; system gospodarczy 1 335 654,98 zł (w tym wynagrodzenia i pochodne pracowników Zakładu 1 165 124,20 zł, oraz paliwo i materiały 170 530,78 zł);
- w 2019 r. (do 31.10.2019 r.) ogółem 1 728 325,64 zł,  
w tym: usługi obce 570 774,95 zł, system gospodarczy 1 157 550,69 zł (w tym wynagrodzenia i pochodne pracowników Zakładu 1 029 618,35 zł, oraz paliwo i materiały 127 932,34 zł).

Infografika nr 11

Struktura kosztów związanych z pasami przeciwpożarowymi w latach 2017–2019 (I półrocze)



Źródło: opracowanie własne NIK.

**23.** W sporządzonych przez Zakład sprawozdaniach w zakresie *Analizy stanu ochrony przeciwpożarowej* wykazywano nierzetelne dane w zakresie kosztów (ze stanowiska<sup>47</sup> kosztów 42) poniesionych na urządzenie i utrzymanie pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych. Dane wykazane w tych sprawozdaniach nie odpowiadały danym ujętym w ewidencji księgowej Zakładu, a różnica wynosiła 2 167 953 zł. I tak:

Nierzetelne sporządzanie sprawozdań

### Przykłady

W sprawozdaniu za okres 2017 r. wykazano koszty na utrzymanie pasów przeciwpożarowych w kwocie 302 157,35 zł. Natomiast w ewidencji księgowej ujęto kwotę 882 060,65 zł.

W sprawozdaniu za okres 2018 r. wykazano koszty na utrzymanie pasów przeciwpożarowych w kwocie 0 zł oraz łącznie koszty poniesione na urządzenie nowych pasów przeciwpożarowych 1 093 196 zł. Natomiast w ewidencji księgowej ujęto odpowiednio kwotę 1 278 162,34 zł oraz 1 326 028,34 zł.

W sprawozdaniu za okres I półrocza 2019 r. wykazano koszty na utrzymanie pasów przeciwpożarowych w kwocie 240 593,61 zł. Natomiast w ewidencji księgowej ujęto kwotę 317 649,61 zł.

Przyczyną nierzetelnego sporządzania sprawozdań było ich wypełnianie przez pracownika Zakładu bez uzyskiwania danych z komórki ds. rachunkowości i finansów Zakładu.

**24.** W latach 2017–2019 (I półrocze), według danych Zakładu na terenach kolejowych powstały ogółem 22 pożary, z tego: w 2017 r. siedem pożarów, w 2018 r. 10 pożarów, w 2019 r. pięć pożarów. Pożary nie powodo-

Liczba i przyczyny pożarów

<sup>47</sup> Sposób grupowania kosztów, określony w załączniku do uchwały nr 48/2018 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 23 stycznia 2018 r. Wykaz obiektów kontrolingowych wraz z komentarzem.

## WAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI

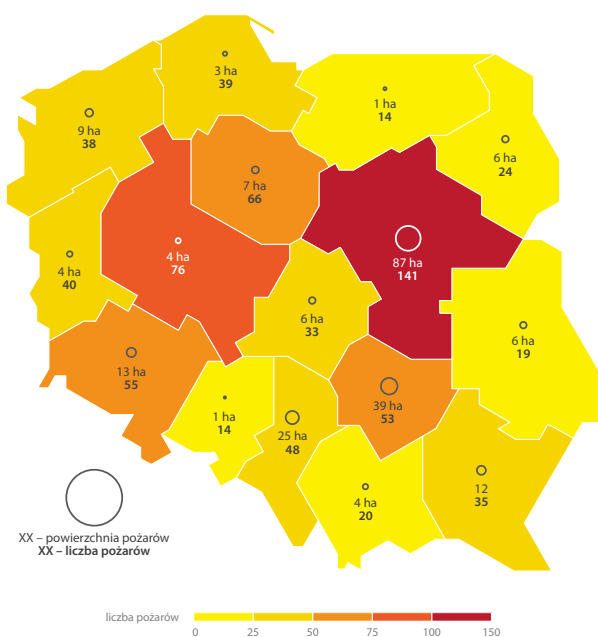
wały strat finansowych dla Zakładu. Przyczynami pożarów były: podpalenia (11), iskrzenia z układów hamulcowych pojazdów (5); inne przyczyny (3); wady urządzeń elektroenergetycznych (2), wady urządzeń ogrzewczych wagonu (1).

Według informacji uzyskanej z Komendy Głównej Państwowej Straży Pożarnej (rysunek nr 12) liczba i powierzchnia łączna pożarów lasów przy liniach kolejowych w woj. lubuskim wyniosła odpowiednio: 2017 r. – 6 i 0,18 ha; 2018 r. – 24 i 3,1 ha; 2019 r. (do 30.09) – 10 i 1,09 ha.

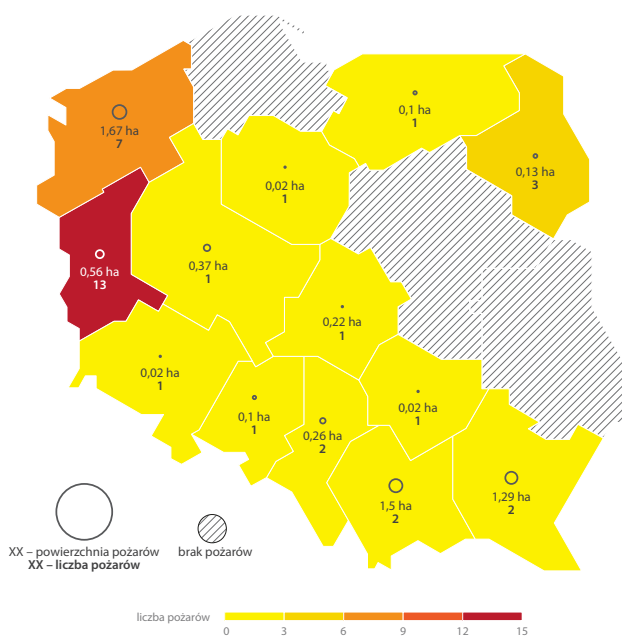
W analogicznym okresie w Polsce odnotowano łącznie 20.658 pożarów lasów o łącznej powierzchni 8 831,22 ha, z tego przy liniach kolejowych 717 pożarów o łącznej powierzchni 226,09 ha. Średnia powierzchnia pożaru lasu przy liniach kolejowych wynosiła w województwie lubuskim 0,11 ha (Polska 0,32 ha).

### Infografika nr 12

Pożary w latach 2017–2019 (do 30.09) przy liniach kolejowych:  
w lasach



w lasach państwowych



Źródło: opracowanie własne NIK na podstawie danych KG PSP oraz Instytutu Badawczego Leśnictwa.



## WAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI

Infografika nr 13

Pożary przy liniach kolejowych według przyczyn



Źródło: opracowanie własne NIK na podstawie danych Instytutu Badawczego Leśnictwa.

**25. Z systemowych informacji o zdarzeniach Państwowej Straży Pożarnej wynika m.in., że pożary powstawały przy liniach kolejowych w miejscach trudnodostępnych.**

**Powstawanie pożarów przy liniach kolejowych**

### Przykłady

I tak w dniu:

- 28.05.2017 r. powstał pożar na nasypie kolejowym. Dojazd do samego pożaru był niemożliwy, gdyż nie prowadziła do niego żadna droga. Ratownicy wraz ze sprzętem dotarli pieszo do pożaru. Działania polegały na ugaszeniu pożaru przy pomocy podręcznego sprzętu gaśniczego i szpadli;
- 7.06.2018 r. powstał pożar traw i krzewów na nasypie kolejowym w bezpośrednim sąsiedztwie lasu. Czas dojazdu do miejsca zdarzenia wydłużył się ze względu na znaczne oddalenie miejsca zdarzenia i utrudnione warunki dojazdu do miejsca pożaru;
- 17.06.2018 r. powstał pożar traw i krzewów na nieużytkach o powierzchni około 6 arów na skarpie kolejowej. Dojazd pojazdów pożarniczych na miejsce zdarzenia był utrudniony. Podjęto działania gaśnicze przy pomocy podręcznego sprzętu gaśniczego.

Zdaniem NIK, zasadnym byłoby utwardzenie części nawierzchni odcinków pasów przeciwpożarowych, tak aby możliwe było ich wykorzystanie do prowadzenia akcji ratowniczych związanych ze zdarzeniami w ruchu kolejowym, jak też na terenach leśnych bezpośrednio przylegających. Nie byłoby wówczas potrzeby mineralizacji (odnowienia) tak wykonanego fragmentu pasa ponieważ nawierzchnię stanowiłby materiał niepalny.

**26.** Zakład nie zawierał porozumień z Regionalną Dyрекcją Lasów Państwowych w Zielonej Górze, w sprawie zasad współpracy przy urządzaniu i utrzymywaniu pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych.

Według Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych:

- w Zielonej Górze – współpraca nadleśnictw z zarządcami linii kolejowych układała się w przeważającej mierze dobrze. Współdziałanie polegało na wspólnych lustracjach terenowych podczas kontroli w zakresie zabezpieczenia przeciwpożarowego obszarów leśnych przeprowadzanych przez Państwową Straż Pożarną. Zarządcy linii kolejowych w województwie lubuskim w większości przypadków nie informowali Lasów Państwowych o utworzeniu pasów przeciwpożarowych, czy też o ich odnowieniu (mineralizacji). Nadleśnictwa w większości przypadków nie były informowane o zamiarze wykonania pasów przeciwpożarowych przy czynnych liniach kolejowych;
- w Szczecinie – współpraca pomiędzy poszczególnymi sekcjami PKP PLK ZLK w Zielonej Górze a nadleśnictwami była na dobrym poziomie. Współpraca operacyjna pomiędzy PKP PLK S.A. Zakładem w Zielonej Górze, w zakresie utworzenia pasów przeciwpożarowych była realizowana na poziomie nadleśnictw i współpraca układała się właściwie. W jednostkowych przypadkach wniesiono uwagi negatywne dotyczące bieżącego informowania nadleśnictw o podejmowanych działaniach przez zarządców linii kolejowych. RDLP w Szczecinie w ww. okresie, zwracała uwagę nadzorowanym jednostkom oraz PKP PLK S.A. na konieczność utworzenia nadzoru nad tworzeniem pasów. Zarządca linii kolejowych funkcjonujących na terenie województwa lubuskiego, w większości przypadków nie informował nadleśnictw o utworzeniu pasów przeciwpożarowych;
- we Wrocławiu – poza jednym nadleśnictwem współpraca układała się bezproblemowo. Zarządca linii kolejowych w większości przypadków nie informował nadleśnictw o utworzeniu pasów przeciwpożarowych;
- w Poznaniu – współpraca układała się pozytywnie.

### **5.2. Prawidłowość wykonywania czynności kontrolno-rozpoznawczych dotyczących pasów przeciwpożarowych**

**Pracownicy komend PSP weryfikowali prawidłowość wykonania i utrzymywania pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych podczas prowadzenia czynności kontrolno-rozpoznawczych. Dokumentacja dotycząca przeprowadzonych czynności w pięciu PSP nie była sporządzana w sposób rzetelny.**

#### **Plany czynności kontrolno-rozpoznawczych**

**1.** Pracownicy komend PSP obejmowali linie kolejowe czynnościami kontrolno-rozpoznawczymi, wykonując swoje zadania, takie jak w szczególności rozpoznawanie zagrożeń pożarowych i innych miejscowych zagrożeń oraz inicjowanie i koordynowanie działań zamierzających do poprawy stanu ochrony przeciwpożarowej na terenie powiatu<sup>48</sup>. Wszystkie komendy posiadały zatwierdzony plan czynności kontrolno-rozpoznawczych, o którym mowa w § 2 ust. 1 rozporządzenia w sprawie czynności kontrolno-rozpoznawczych.

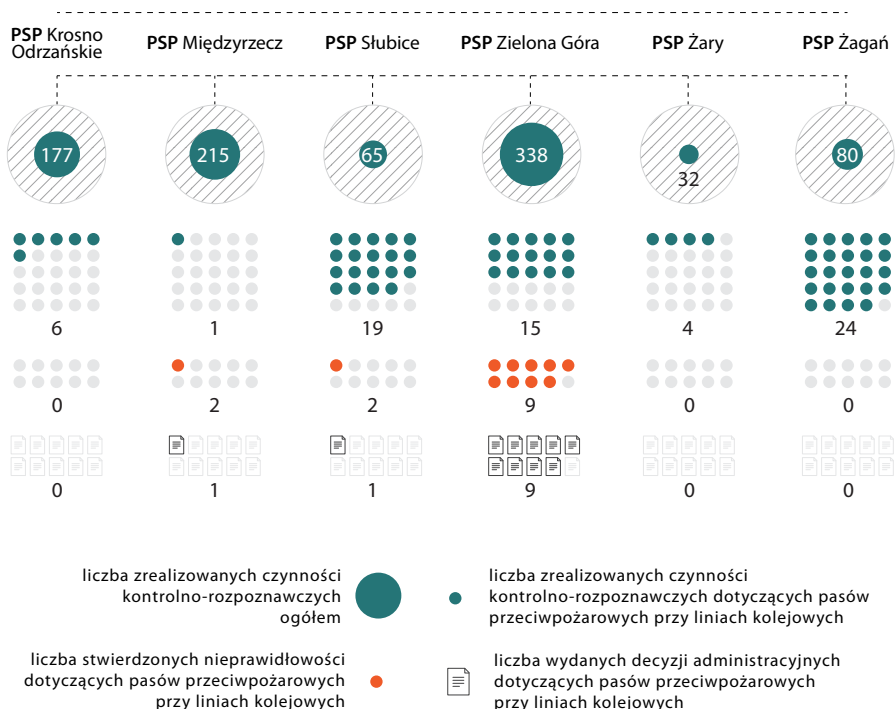
<sup>48</sup> Stosownie do regulaminów organizacyjnych kontrolowanych komend.

## WAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI

Czynności kontrolno-rozpoznawcze prowadzone przez kontrolowane komendy PSP, podczas których weryfikowano urządzenie i utrzymywanie pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych, stanowiły od 0,5% (KP PSP w Międzyrzeczu) do 30% (KP PSP w Żaganiu) ogółu czynności kontrolno-rozpoznawczych (infografika nr 14).

Infografika nr 14

Wybrana działalność komend PSP dotycząca pasów przeciwpożarowych (2017–2019)



Źródło: opracowanie własne NIK.

2. Czynności kontrolno-rozpoznawcze przeprowadzały upoważnione osoby, spełniające wymagania § 11 ust. 1 *rozporządzenia w sprawie czynności kontrolno-rozpoznawczych*. W czterech skontrolowanych komendach przeprowadzono czynności kontrolno-rozpoznawcze w zaplanowanych terminach.

Prowadzenie czynności kontrolno-rozpoznawczych

### Przykłady

Opóźnienia wystąpiły:

- w **KP PSP w Żaganiu**, czynności kontrolno-rozpoznawcze w Nadleśnictwie Żagań zaplanowane na I kwartał 2017 r. oraz w Nadleśnictwie Szprotawa zaplanowane na II kwartał 2018 r. zostały przeprowadzone z kilkumiesięcznym opóźnieniem,
- w **KP PSP w Krośnie Odrzańskim** zaplanowane na I kwartał 2018 r. czynności w nadleśnictwach Krosno z/s w Osiecznicy oraz Bytnica zostały przeprowadzone w kwietniu (Krosno) i maju (Bytnica) 2018 r. Zaplanowane na I kwartał 2019 r. czynności w Nadleśnictwie Zielona Góra i Nadleśnictwie Sulechów zostały przeprowadzone odpowiednio w sierpniu i wrześniu 2019 r. Zaplanowane na I kwartał 2019 r. czynności w PKP PLK S.A. Zakładzie Linii Kolejowych w Zielonej Górze zostały przeprowadzone w sierpniu 2019 r.

## WAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI

3. W komendach objętych kontrolą brak było jednolitego podejścia w zakresie podmiotów obejmowanych czynnościami uwzględniającymi stan pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych. Prawidłowość urządzania i utrzymywania pasów weryfikowana była w toku czynności kontrolno-rozpoznawczych prowadzonych u zarządcy linii kolejowych lub przy okazji prowadzenia czynności w nadleśnictwach.

### Przykłady

W Komendzie Powiatowej PSP:

W **Krośnie Odrzańskim**, w latach 2017–2018, czynności kontrolno-rozpoznawcze, podczas których weryfikowano stan pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych zaplanowano i zrealizowano tylko w nadleśnictwach. Planem na 2019 r. objęto, a następnie zrealizowano czynności kontrolno-rozpoznawcze w nadleśnictwach oraz w PKP PLK S.A. Zakładzie Linii Kolejowych S.A. w Zielonej Górze;

W **Żaganiu**, czynności kontrolno-rozpoznawcze były prowadzone w nadleśnictwach, bez udziału przedstawiciela PKP PLK S.A. W planach czynności kontrolno-rozpoznawczych nie uwzględniano zarządcy linii kolejowych;

W **Słubicach**, w rocznych planach ujmowano czynności kontrolno-rozpoznawcze, dotyczące m.in. pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych, w nadleśnictwach, natomiast poza planami corocznie prowadzono wskazane czynności w PKP PLK S.A., którymi obejmowano tereny leśne położone wzdłuż linii kolejowych w granicach administracyjnych powiatu słubickiego.

Zdaniem NIK, prowadzenie czynności, dotyczących urządzania i utrzymywania pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych, w nadleśnictwach, bez uczestnictwa przedstawicieli PKP PLK S.A. utrudnia wszczęcie postępowania administracyjnego w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości. Tym bardziej, że stosownie do § 2 *Zasad prowadzenia postępowań administracyjnych w sprawach związanych z nadzorem nad przestrzeganiem przepisów przeciwpożarowych*, zatwierdzonych przez Komendanta Głównego PSP 18 grudnia 2017 r., postępowanie administracyjne ma na celu usunięcie nieprawidłowości, stwierdzonych w czasie czynności kontrolno-rozpoznawczych. Natomiast załącznik nr 9 do *Metodyki prowadzenia czynności kontrolno-rozpoznawczych* stanowi m.in., że przed rozpoczęciem czynności kontrolno-rozpoznawczych należy podjąć kroki w celu ustalenia, kto w istocie będzie uczestnikiem postępowania kontrolnego i pokontrolnego, a w szczególności kogo komendant powiatowy (miejski) PSP uczyni adresatem wymagań zawartych w decyzji administracyjnej, nakazującej np. usunięcie nieprawidłowości, czy wymaganego na mocy odpowiedniego przepisu postanowienia, opinii, zaświadczenia lub stanowiska.

### Wykorzystanie dronów

4. Pomimo problemów z dojazdem do trudno dostępnych terenów, komendy powiatowe/miejskie PSP nie korzystały z bezzałogowych statków powietrznych (dronów) przy dokonywaniu czynności kontrolno-rozpoznawczych dotyczących pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych. Najwyższa Izba Kontroli wskazuje, że w celu rozpoznania i minimalizacji zagrożeń związanych z ruchem kolejowym, a w konsekwencji do zwiększenia skuteczności działań PSP, może przyczynić się wykorzy-

## WAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI

stanie na szerszą skalę bezzałogowych statków powietrznych. Posiadany przez Komendę Wojewódzką PSP w Gorzowie Wlkp. dron był wykorzystywany w ćwiczeniach „ognista Puszcza 2019” oraz jako wspomagający przy dwóch pożarach powstałych na granicy obszarów leśnych: 16 kwietnia 2019 r. w m. Przeclaw oraz 9 lipca 2019 r. w m. Wojcieszycy.

5. Pracownicy każdej ze skontrolowanych komend PSP sporządzali protokoły ustaleń z czynności kontrolno-rozpoznawczych wg wzorów zawartych w *Metodyce prowadzenia czynności kontrolno-rozpoznawczych*. Jednak w większości<sup>49</sup> protokołów nie zamieszczano opisu obejmującego identyfikację pasa przeciwpożarowego określonym kilometrażem linii kolejowej i działki leśnej, pomimo takiego wymogu zawartego w ww. metodyce.

Dokumentowanie  
czynności kontrolno-  
rozpoznawczych

### Przykłady

W KM PSP w **Zielonej Górze** 13 z 20 analizowanych protokołów nie zawierało w pełni rzetelnych i precyzyjnych opisów odcinków pasów poddanych kontroli.

W KP PSP w **Międzyrzeczu** we wszystkich 16 analizowanych protokołach nie sprecyzowano szczegółowo badanych odcinków pasów.

Zdaniem NIK, brak w pełni rzetelnych danych na temat długości weryfikowanych pasów przeciwpożarowych wzdłuż linii kolejowych, zwłaszcza w sytuacji wystąpienia nieprawidłowości, może stanowić utrudnienie nie tylko podczas diagnozowania występujących na terenie powiatu zagrożeń, ale również podczas egzekwowania realizacji obowiązków.

Kontrola wykazała również inne nieprawidłowości w zakresie sporządzania dokumentacji dotyczącej prowadzonych czynności kontrolno-rozpoznawczych. Zgodnie z § 10 ust. 1 rozporządzenia w *sprawie czynności kontrolno-rozpoznawczych*, protokoły winny zostać sporządzone niezwłocznie. Tymczasem (z sześciu) zbadanych w KP PSP w Krośnie Odrzańskim protokół ustaleń z czynności kontrolno-rozpoznawczych przeprowadzonych:

### Przykłady

- dnia 29 sierpnia 2019 r. w Zakładzie Linii Kolejowych w **Zielonej Górze** został sporządzony 19 września 2019 r., czyli 21 dni później;
- dnia 27 marca 2018 r. w **Nadleśnictwie Brzózka** został sporządzony 13 kwietnia 2018 r., czyli 17 dni później;
- dnia 30 kwietnia 2019 r. w **Nadleśnictwie Lubsko** sporządzono 9 maja, czyli dziewięć dni później<sup>50</sup>.

<sup>49</sup> Poza KP PSP w Krośnie Odrzańskim, w przypadku której w protokołach ustaleń z czynności kontrolno-rozpoznawczych, podczas których weryfikowano stan pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych, zawierano opis precyzyjne określający odcinek poddany kontroli.

<sup>50</sup> Ponadto, protokół ustaleń z czynności kontrolno-rozpoznawczych przeprowadzonych w Nadleśnictwie Zielona Góra 22 sierpnia 2019 r. został sporządzony 29 sierpnia 2019 r. czyli siedem dni później, przeprowadzonych w Nadleśnictwie Krzystkowie 10 kwietnia 2019 r. sporządzono 16 kwietnia 2019 r., czyli sześć dni później, a przeprowadzonych w Nadleśnictwie Lubsko 17 maja 2018 r. sporządzono 23 maja 2018 r., czyli sześć dni później.

## WAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI

W KP PSP w Żarach cztery protokoły ustaleń z czynności kontrolno-rozpoznawczych (z 24 zbadanych), zostały opatrzone błędną datą (ponad rok późniejszą od przeprowadzenia kontroli):

### Przykłady

- protokół z kontroli w **Nadleśnictwie Gubin** w dniu 14 marca 2017 r. opatrzone datą 30 marca 2018 r.,
- protokół z kontroli w **Nadleśnictwie Brzózka** w dniu 14 marca 2017 r. opatrzone datą 29 marca 2018 r.,
- protokół z kontroli w **Nadleśnictwie Krzystkowice** w dniu 14 marca 2017 r. opatrzone datą 23 marca 2018 r.,
- protokół z kontroli w **Nadleśnictwie Lipinki** w dniu 26 marca 2018 r. opatrzone datą 25 marca 2019 r.

Wywiązywanie się z obowiązków sprawozdawczych

6. Stosownie do § 13 ust. 1 rozporządzenia w sprawie czynności kontrolno-rozpoznawczych, wyniki czynności przeprowadzonych na terenie powiatu (miasta na prawach powiatu) gromadzi właściwy miejscowo komendant powiatowy (miejski) Państwowej Straży Pożarnej w postaci wyników kontroli przestrzegania przepisów przeciwpożarowych, wyników kontroli działań zapobiegających poważnym awariom przemysłowym oraz katalogu zagrożeń. Wyniki kontroli przestrzegania przepisów przeciwpożarowych przedstawia się w postaci zestawień, obejmujących nieprawidłowości stwierdzone w poszczególnych grupach obiektów według wzoru stanowiącego załącznik nr 1 do ww. rozporządzenia oraz postępowanie pokontrolne według wzoru stanowiącego załącznik nr 2 do tego rozporządzenia (§ 13 ust. 2 cyt. rozporządzenia). Komendy powiatowe sporządzały wymagane zestawienia oraz przekazywały je do Komendy Wojewódzkiej PSP.

### 5.3. Prawdliwość nadzoru nad wykonywaniem obowiązków związanych z urządzeniem i utrzymaniem pasów przeciwpożarowych

Niewystarczający nadzór zarządcy linii kolejowych

Każda z sześciu komend PSP, kontrolując przestrzeganie przepisów przeciwpożarowych dotyczących pasów przeciwpożarowych (w ramach czynności kontrolno-rozpoznawczych lub rozpoznania), corocznie ujawniała nieprawidłowości w realizacji przez zarządcę linii kolejowych zadań w zakresie utrzymania pasów. Nadzór wewnątrzorganizacyjny zarządcy linii kolejowych okazał się nieskuteczny.

#### 5.3.1. Nadzór PSP

##### Komendy powiatowe (miejskie) PSP

Analizy zagrożeń związanych z liniami kolejowymi

1. Stosownie do § 4 ust. 1 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 3 lipca 2017 r. w sprawie szczegółowej organizacji krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego<sup>51</sup>, wszystkie kontrolowane komendy opracowały analizy zagrożeń oraz analizy zabezpieczenia operacyjnego, uwzględniające ryzyka związane z transportem kolejowym.

<sup>51</sup> Dz. U. z 2017 r. poz. 1319, ze zm.

### Przykłady

Z analizy sporządzonej przez:

- **KP PSP w Żaganiu** wynika, że największe natężenie przewozów kolejowych w powiecie przebiega przez szlak kolejowy Żary–Żagań–Małomice, po którym odbywa się transport pasażerów oraz towarów, w tym materiałów toksycznych i niebezpiecznych;
- **KP PSP w Żarach** wynika m.in., że taborem kolejowym przewożone są najczęściej ładunki materiałów niebezpiecznych, jak metanol, formalina, kwas siarkowy, dwutlenek siarki, tlenek etylenu, dwutlenek węgla, etylina, olej napędowy czy propan-butan, a przez powiat przebiegają szlaki kolejowe, po których odbywa się transport zarówno materiałów toksycznych i niebezpiecznych, jak i pasażerów. W analizach zagrożeń na obszarze powiatu z 2017 r. 2018 r. i 2019 r. wskazano w części dotyczącej szlaków kolejowych m.in. linie nieczynne np. Tuplice–Żarki Wielkie czy Jasień-Lubsko, a brak było linii, na których odbywa się ruch pasażerski i towarowy, np. linia nr 282 Miłkowice–Żary, linia 275 Wrocław Muchobór–Gubinek, linia 380 Jankowa Żagańska–Sienice, czy linia 358 Zbąszynek–Gubin.

Opracowane analizy zagrożeń i zabezpieczenia operacyjnego uwzględniły kwestie dotyczące transportu kolejowego, jednak pięć z sześciu<sup>52</sup> komend PSP nie posiadało danych dotyczących długości pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych lub długości linii kolejowych na terenie powiatu.

**2. Rozpoznanie PSP** (pkt 5.2 niniejszej informacji – str. 25–26) dotyczące stanu pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych objętych nadzorem wykazało nieprawidłowości w ww. zakresie na terenie działania 10 z 12 komend z województwa lubuskiego.

Skontrolowane przez NIK komendy PSP, w toku prowadzonych czynności kontrolno-rozpoznawczych (pkt 5.2 niniejszej informacji – str. 43), stwierdziły nieprawidłowości w zakresie urządzania i utrzymania pasów.

### Rozpoznanie PSP

### Przykłady

**KP PSP w Krośnie Odrzańskim** na terenie Nadleśnictwa Bytnica, w 2017 r., stwierdziła, m.in. niewykonanie przez PKP PLK S.A. mineralizacji pasów przeciwpożarowych wzdłuż jednej linii kolejowej;

**KP PSP w Słubicach**, w wyniku przeprowadzonych czynności na terenie leśnym położonym wzdłuż linii kolejowych w granicach powiatu słubickiego, ujawniła braki w przeprowadzeniu przez PKP PLK S.A. mineralizacji pasów przeciwpożarowych na obszarze terenów leśnych Nadleśnictwa Rzepin wzdłuż linii kolejowych (2017 r.) oraz na obszarze terenów leśnych Nadleśnictwa Rzepin wzdłuż linii kolejowych (2018 r.).

KP PSP w Krośnie Odrzańskim, podczas realizowanych czynności kontrolno-rozpoznawczych, skontrolowała wykonanie i utrzymanie pasów przeciwpożarowych tylko przy jednej linii kolejowej (nr 273), pomimo zaplanowania kontroli ww. pasów przy dwóch liniach kolejowych (nr 273 i nr 358). Zdaniem NIK, przeprowadzenie przez PSP czynności kontrolno-rozpoznawczych również przy linii nr 358, było szczególnie uzasadnione, gdyż:

<sup>52</sup> Komendy Powiatowe PSP w: Międzyrzeczu, Słubicach, Żarach oraz Komenda Miejska PSP w Zielonej Górze. KP PSP w Krośnie Odrzańskim posiadała od 2019 r. informacje jedynie dotyczące długości pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych.

## WAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI

- rozpoznanie stanu pasów w toku kontroli NIK, dokonane przez PSP, wykazało niewłaściwe<sup>53</sup> wywiązywanie się przez zarządcę linii kolejowych z obowiązków utworzenia i utrzymywania pasów przeciwpożarowych przy tej linii;
- w dniu 30.04.2019 r., zaewidencjonowano pożar<sup>54</sup> trawy na nasypie kolejowym przy tej linii, zagrażający terenom leśnym znajdującym się wzdłuż nasypu na długości kilku kilometrów.

### Decyzje administracyjne

3. Trzy spośród sześciu kontrolowanych komend<sup>55</sup> prowadziły postępowania administracyjne zmierzające do wyegzekwowania od zarządcy linii kolejowych usunięcia nieprawidłowościami dotyczących stanu pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych.

#### Przykłady

**KM PSP w Zielonej Górze**, w związku ze stwierdzanymi nieprawidłowościami w zakresie wykonania lub utrzymania pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych, wszczyła postępowania wobec PKP PLK S.A. i wydawała decyzje nakazujące usunięcie stwierdzonych nieprawidłowości;

**KP PSP w Słubicach** wszczyła postępowania administracyjne wobec PKP PLK S.A. i wydawała decyzje nakazujące usunięcie stwierdzonych nieprawidłowości. W wyniku przeprowadzonych w 2017 r. i 2018 r. czynności kontrolno-rozpoznawczych KP PSP ujawniła braki w przeprowadzeniu mineralizacji pasów przeciwpożarowych oraz wszczęła postępowania administracyjne, w wyniku których zostały wydane dwie decyzje.

### Ograniczenia utrudniające realizację zadań

4. Z informacji uzyskanej z Komendy Głównej Państwowej Straży Pożarnej wynika, że *tereny leśne przy liniach kolejowych stanowią istotny, niezaniebdywany obszar, w odniesieniu do którego realizowana jest działalność kontrolna i pokontrolna PSP, jednakże nie może być on traktowany jako kluczowy, bądź ważniejszy, niż inne obszary, uznane za fundamentalne z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzkiego*. Komenda Główna PSP jako ograniczenia utrudniające nadzór nad przestrzeganiem przepisów przeciwpożarowych dotyczących pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych wskazała m.in. na:

- trudności w dostępie do miejsc, w których obszary leśne graniczą z liniami kolejowymi, m.in. z uwagi na rozległość terenów zabezpieczanych pasami przeciwpożarowymi, ukształtowanie terenu, przez które przebiegają te linie, brak dróg dojazdowych lub położenie pasów na podmokłych terenach (w wielu przypadkach dostęp do tych miejsc istnieje jedynie pieszo poprzez tereny leśne lub od strony linii kolejowej). Okoliczności te powodują dużą czasochłonność czynności kontrolnych, jak również mogą utrudniać skontrolowanie określonego odcinka pasa lub ustalenie, czy spełnia on wszystkie wymagania z zakresu ochrony przeciwpożarowej;

<sup>53</sup> M.in. brak było założonych pasów o łącznej długości ok. 30 km, w przypadku 13 odcinków stwierdzono rosnące drzewa i krzewy znajdujące się w odległości do 15 metrów od skraju toru kolejowego, na długości 24,2 km linii kolejowej stwierdzono składowanie hałdy drewna w odległości od skraju toru mniejszej niż 15 m.

<sup>54</sup> Przypuszczalną przyczyną pożaru było zaproszenie ognia przez pociąg.

<sup>55</sup> KM PSP w Zielonej Górze, KP PSP w Słubicach, KP PSP w Międzyzrzeczu.



## WAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI

- niejednoznaczności w dokumentacji znajdującej się w posiadaniu zarządców infrastruktury kolejowej, dotyczącej realizacji pasów przeciwpożarowych, polegające np. na nieokreśleniu w niej długości wykonanego odcinka pasa przeciwpożarowego, oznaczenia linii kolejowej i strony linii kolejowej, po której umiejscowiony jest wskazany w dokumentacji pas przeciwpożarowy;
- utrudnienia w pozyskiwaniu danych i informacji od zarządców infrastruktury kolejowej;
- trudności w ustaleniu osób władających lasami – w przypadku lasów prywatnych utrudnienia te wynikają m.in. ze znacznego rozdrobnienia działek oraz dużej liczby ich właścicieli<sup>56</sup>;
- próby „przerzucania” przez zarządców infrastruktury kolejowej odpowiedzialności za wykonanie pasów przeciwpożarowych na właścicieli gruntów sąsiednich.

Skontrolowane komendy PSP wskazały ponadto na takie utrudnienia wpływające na realizację zadań z zakresu sprawowania nadzoru nad stanem pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych jak:

- duże obciążenie Wydziału Kontrolno-Rozpoznawczego, który swoim nadzorem obejmuje znaczną powierzchnię terenu oraz dużą liczbę obiektów (KM PSP w Zielonej Górze, KP PSP w Żarach);
- dodatkowe nagłe akcje kontrolne w poszczególnych grupach obiektów np. obiekty o charakterze socjalnym, obiekty, w których sprawowana jest opieka nad osobami starszymi, liczne modyfikacje harmonogramów (KP PSP w Żarach), zbyt dużo stawianych nowych zadań w stosunku do liczby funkcjonariuszy (KP PSP w Krośnie Odrzańskim);
- terminy określone w procedurach, które powodują, iż od momentu wysłania upoważnienia do kontroli do faktycznego wykonania pasów przeciwpożarowych mija kilka miesięcy. Może się zdarzyć, że w okresie o dużym ryzyku wystąpienia pożaru (maj–sierpień) lasy nie zostaną należycie zabezpieczone pasami przeciwpożarowymi, mimo toczącego się postępowania (KP PSP w Słubicach). Długotrwałość procedury administracyjnej, może w szczególnych przypadkach, utrudnić wyegzekwowanie od zarządcy linii kolejowej należyte utrzymanie takich pasów. Brak mineralizacji pasów powoduje, że nie będą one spełniać swojej roli, tj. ograniczenia powierzchni objętej pożarem.

### Komenda Wojewódzka PSP

5. Pracownicy Komendy Wojewódzkiej PSP w Gorzowie Wielkopolskim, zgodnie z art. 12 ust. 5 pkt 11 ustawy z dnia 24 sierpnia 1991 r. o Państwowej Straży Pożarnej<sup>57</sup> przeprowadzili 10 kontroli komórek kontrolno-rozpoznawczych w komendach powiatowych/miejskich na terenie województwa lubuskiego między innymi w zakresie:

Kontrole  
przeprowadzane  
w komendach PSP

<sup>56</sup> Zdarzały się sytuacje, w których starosta odmawiał udostępnienia danych o właścicielach działek będących osobami fizycznymi, powołując się na przepisy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46AA/E, zwanego „RODO”.

<sup>57</sup> Dz. U. z 2019 r. poz. 1499, ze zm.

## WAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI

- planowania czynności kontrolno-rozpoznawczych;
  - przygotowania do prowadzenia czynności kontrolno-rozpoznawczych;
  - prawidłowości prowadzenia czynności kontrolno-rozpoznawczych, w tym: przeprowadzania czynności kontrolno-rozpoznawczych, prawidłowości wydawanych postanowień i decyzji administracyjnych, prawidłowości przeprowadzania postępowań administracyjnych.
- Stwierdzone podczas czynności kontrolnych nieprawidłowości i uchybie-  
nia zostały usunięte.

### Plany czynności kontrolno-rozpoznawczych

6. Komendant Wojewódzki PSP wyegzekwował od podległych koman-  
dantów opracowanie planów czynności kontrolno-rozpoznawczych,  
o których mowa w § 2 ust. 1 *rozporządzenia w sprawie czynności kontro-  
lno-rozpoznawczych*. Obejmowały one m.in. zagadnienia związane z bez-  
pieczeństwem pożarowym lasów przy liniach kolejowych i zawierały  
m.in. termin przeprowadzenia czynności z dokładnością co najmniej  
do kwartału, określały obiekty, tereny i urzędnienia, których dotyczyło prze-  
prowadzenie czynności.

Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej, pismem z 14 marca 2018 r.,  
zwróciła uwagę, aby w rocznych planach czynności kontrolno-rozpoznawczych  
w 2018 r. uwzględnić<sup>58</sup> kontrolę m.in. *lasów, ze szczególnym uwzględnie-  
niem wykonywania pasów przeciwpożarowych wzdłuż szlaków kolejowych*.  
Komenda poleciła 14.10.2019 r. podległym jednostkom, w ślad za wnio-  
skami wynikającymi z Informacji NIK w sprawie „przeciwpożarowego  
zabezpieczenia lasów państwowych” zaplanowanie i przeprowadzenie  
następujących przedsięwzięć mających na celu poprawę skuteczności pro-  
wadzenia czynności kontrolno-rozpoznawczych na terenach leśnych, w tym  
w szczególności:

- *w ramach realizacji współpracy z zarządcami obszarów leśnych zorga-  
nizować spotkania robocze, podczas których omówione zostaną zadania  
i obowiązki stron, dobre praktyki oraz wnioski, jakie niosą za sobą wyni-  
ki raportu NIK;*
- *wprowadzenie obowiązku ujmowania w harmonogramach rocznych  
czynności kontrolno-rozpoznawczych na wszystkich terenach będących  
w zasobach lasów państwowych;*
- *wprowadzenie obowiązku ujmowania w harmonogramach rocznych czyn-  
ności kontrolno-rozpoznawczych pasów pożarowych wzdłuż czynnych  
linii kolejowych;*
- *pozyskania od właściwych terytorialnie jednostek samorządowych infor-  
macji o obszarach leśnych niebędących w zasobach Lasów Państwowych  
i ich właścicielach. Włączenie do czynności kontrolnych obszarów leśnych,  
tych które na mocy innych przepisów, zmuszone do wykonania infrastruk-  
tury służącej celom ochrony przeciwpożarowej.*

<sup>58</sup> Ze względu na zdiagnozowane w analizie wyników czynności kontrolno-rozpoznawczych  
za 2017 r. powtarzające się przypadki zaniedbań właścicieli i zarządców wybranych grup  
obiektów w zakresie przepisów przeciwpożarowych, dotychczasową intensywność kontroli  
w poszczególnych grupach, jak również doświadczenia z zaistniałych pożarów, w tym takich  
w trakcie których występowały istotne utrudnienia w prowadzeniu działań ratowniczo-  
gaśniczych.

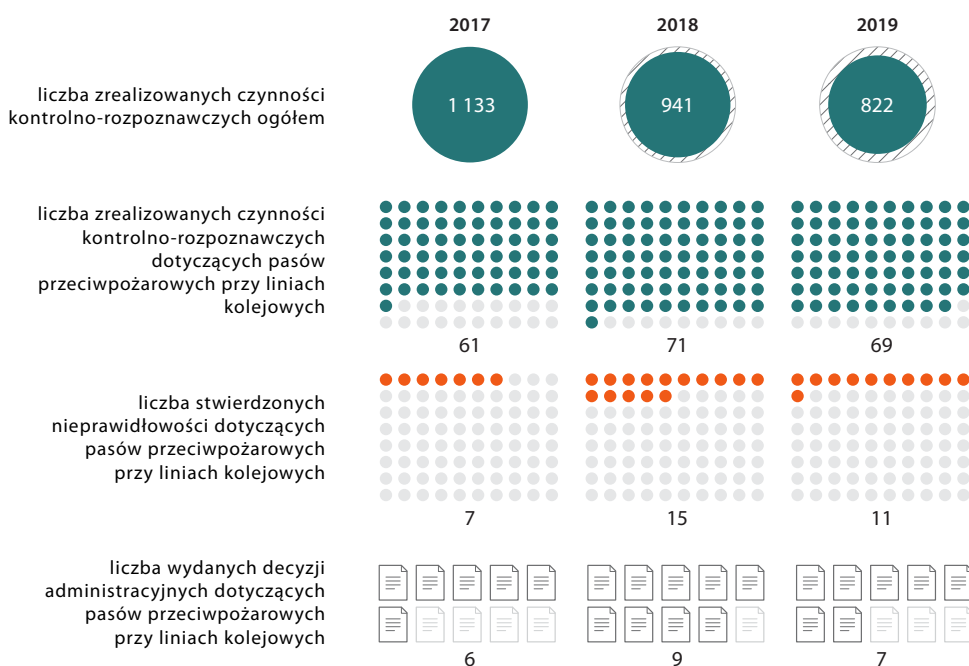
## WAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI

7. Komendant Wojewódzki PSP, stosownie do art. 12 ust. 5 pkt 11 ustawy o Państwowej Straży Pożarnej, wygzekwował od komendantów powiatowych zrealizowanie planów czynności kontrolno-rozpoznawczych, m.in. w zakresie kontroli pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych. W województwie lubuskim w latach 2017–2019 przeprowadzono łącznie 201 czynności kontrolno-rozpoznawczych, które obejmowały m.in. pasy przeciwpożarowe przy liniach kolejowych (infografika nr 15).

Realizacja planów i dokumentowanie czynności kontrolno-rozpoznawczych

Infografika nr 15

Wybrana działalność PSP dotycząca pasów przeciwpożarowych w województwie lubuskim



Źródło: opracowanie własne NIK.

Na terenie województwa lubuskiego nadzór na przestrzeganiem przepisów przeciwpożarowych przy czynnych liniach kolejowych komendanci powiatowi (miejscy) PSP realizowali, m.in. w następujący sposób:

- czynności kontrolno-rozpoznawcze zaplanowane i przeprowadzone z udziałem zarządcy linii kolejowych (trzy komendy);
- czynności kontrolno-rozpoznawcze z przedstawicielami nadleśnictw i zarządcy linii kolejowych (dwie komendy);
- czynności kontrolno-rozpoznawcze z przedstawicielami nadleśnictw (sześć komend). W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości dotyczących pasów przeciwpożarowych prowadzono dalsze czynności z udziałem zarządcy linii kolejowych;
- czynności kontrolno-rozpoznawcze z przedstawicielami nadleśnictw (jedna komenda).

Podległe Komendzie Wojewódzkiej PSP jednostki: KM PSP w Gorzowie Wielkopolskim, KP PSP w Strzelcach Krajeńskich, KP PSP w Świebodzinie, KP PSP we Wschowie, KM PSP w Zielonej Górze stosowały opis pozwalający na identyfikację pasów przeciwpożarowych tylko w części protokołów

## WAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI

czynności kontrolno-rozpoznawczych. Pozostałe komendy<sup>59</sup> nie stosowały precyzyjnego opisu określonego w punkcie 5 załącznika 5 *Metodyki czynności kontrolno-rozpoznawczych*<sup>60</sup>.

### Wyniki kontroli zleconych przez NIK

8. Prowadzone w październiku 2019 r., przez Komendy Powiatowe PSP (w Strzelcach Krajeńskich i Wschowie), na zlecenie NIK, czynności kontrolno-rozpoznawcze wykazały m.in., że:

- sześć obiektów (odcinków) pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Ostrowie Wielkopolskim, było prawidłowo utrzymanych,
- spośród 55 obiektów (odcinków) pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych, zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie, zaledwie cztery obiekty były prawidłowo utrzymane. Do najczęstszych nieprawidłowości należało: brak mineralizacji pasa, minimalna szerokość pasa wynosiła 3 m (zamiast 4 m), brak wykonania pasa przeciwpożarowego na całej długości odcinka, całkowite zarośnięcie pasa przeciwpożarowego.

### Uzgodnianie planów urządzenia lasów

9. Stosownie do art. 18 ust. 4 pkt 3 lit. c ustawy *o lasach*, *Plan urządzenia lasu* powinien zawierać określenie zadań, m.in. w zakresie ochrony przeciwpożarowej. Uzgodnione z komendantem, w trybie § 39 ust. 2 pkt 6 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 7 czerwca 2010 r. w *sprawie ochrony przeciwpożarowej budynków, innych obiektów budowlanych i terenów*<sup>61</sup>, plany urządzenia lasu (plany ochrony przeciwpożarowej) zawierały bardzo ogólne sformułowania w zakresie pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych. Nie zawierały zestawienia (np. tabelarycznego) pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych obejmującego pikietaż i numer działki leśnej.

### Przykłady

**Nadleśnictwo Brzózka** (uzgodnienie z 24.02.2017 r.) – *za utrzymanie w należytym stanie pasów wzdłuż linii kolejowej odpowiada PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze.*

**Nadleśnictwo Międzyrzecz** – *pasy przeciwpożarowe utrzymywane są wzdłuż linii kolejowych (...).*

**Nadleśnictwo Lubsko** (uzgodnienie z 2.01.2019 r.) – *wraz z wejściem w życie rozporządzenia (...) w sąsiedztwie linii kolejowych zarządzono wykonywanie bruzdy min. 4 m szerokości. Usytuowanej w odległości od 2 m do 5 m, od dolnej krawędzi nasypu lub górnej krawędzi przekopu linii kolejowej, a w razie występowania rowów bocznych – od zewnętrznej krawędzi tych rowów. Obowiązek utrzymywania pasów tego typu spoczywa na zarządcy linii kolejowej, którym jest PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.*

<sup>59</sup> Poza KP PSP w Krośnie Odrzańskim.

<sup>60</sup> W punkcie 5 załącznika 5 *Metodyki czynności kontrolno-rozpoznawczych*, określono m.in., że w protokole z czynności kontrolno-rozpoznawczych w przypadku pasów przeciwpożarowych opis obejmować powinien identyfikację pasa określonym kilometrażem linii kolejowej i działki leśnej, oraz uwagi, co do jego wykonania.

<sup>61</sup> Dz. U. Nr 109, poz. 719, ze zm.

W obowiązujących przepisach brak jest precyzyjnych zapisów dotyczących zakresu opracowania działu ochrony przeciwpożarowej, które powinny zawierać *Plany urządzania lasów*. Zdaniem NIK, zasadnym byłoby, aby zarządcy linii kolejowej przekazywali niezbędne dane do dokonywania przez komendantów wojewódzkich Państwowej Straży Pożarnej uzgodnień projektów planu urządzania lasu.

### 5.3.2. Nadzór PKP PLK S.A.

1. W strukturze organizacyjnej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze funkcjonowała komórka kontroli wewnętrznej, tj. *dział ds. kontroli i instruktażu*. W latach 2017–2019 (do czasu zakończenia kontroli NIK) nie przeprowadzono kontroli wewnętrznych (w tym kontroli doraźnych) dotyczących urządzania i utrzymywania pasów przeciwpożarowych przy czynnych liniach kolejowych.

Niewystarczający nadzór w Zakładzie

Nadzór<sup>62</sup> Zakładu nad realizacją zadań objętych kontrolą NIK okazał się niewystarczający:

- pracownicy działu ds. kontroli i instruktażu nie przeprowadzali kontroli wewnętrznych (w tym kontroli doraźnych) dotyczących urządzania i utrzymywania pasów przeciwpożarowych przy czynnych liniach kolejowych,
- PSP stwierdzała niewykonywanie przez Zakład licznych obowiązków (str. 25–26),
- ustalenia kontroli NIK również wykazywały nieprawidłowości w realizacji zadań (str. 23).

2. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w Warszawie Biuro Audytu i Kontroli przeprowadziło w Zakładzie dwie kontrole dotyczące pasów ppoż. przy liniach kolejowych:

Kontrole Biura Audytu i Kontroli

- kontrolę doraźną dotyczącą realizacji i rozliczenia umów zawartych na wykonanie zadania pn. *Wycinka drzew i krzewów oraz wykonanie nowych pasów przeciwpożarowych na terenie Zakładu Linii Kolejowych w Zielonej Górze na wyznaczonych liniach kolejowych*. W wystąpieniu pokontrolnym z 10.01.2018 r. zawarto zalecenie pokontrolne dotyczące przedstawienia do 30.01.2018 r. ostatecznego rozliczenia wszystkich umów zawartych w ramach ww. postępowania;
- kontrolę planową w zakresie prawidłowości i zasadności zawierania przez Zakład umów na roboty, usługi i dostawy za 2018 r. i za 2019 r. W protokole kontroli z 12.09.2019 r. zapisano m.in., że skontrolowano dwie umowy dotyczące postępowania *Odnowienie pasów przeciwpożarowych wzdłuż linii kolejowych na terenie Zakładu Linii Kolejowych w Zielonej Górze*. Stwierdzono jedną nieprawidłowość, tj. szacunkowa wartość zamówienia była niższa o 62,21% od sumy wartości złożonych ofert (szacunku dokonano z nienależytą starannością, tj. niezgodnie z treścią § 7 Regulaminu udzielania zamówień logistycznych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.). Nie stwierdzono nieprawidłowości w rozliczaniu umów.

<sup>62</sup> Stosownie do treści § 3 ust. 4 pkt 1 *Regulaminu organizacyjnego* Zakładu, do zadań, obowiązków i uprawnień Dyrektora Zakładu należy w szczególności kierowanie i nadzorowanie działalności Zakładu.

## WAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI

### Współdziałanie Zakładu z PSP

3. W okresie objętym kontrolą PSP przeprowadziła, przy udziale przedstawicieli Zakładu, 31 kontroli dotyczących urządzania i utrzymywania pasów przeciwpożarowych, w tym w 2017 r. 10 kontroli, w 2018 r. 14 kontroli, w I półroczu 2019 r. siedem kontroli.

PSP stwierdziła ww. zakresie 33 nieprawidłowości oraz wydała 22 decyzje administracyjne nakazujące usunięcie nieprawidłowości (str. 51).

Wyżej wymienione decyzje zostały wykonane w terminie, poza decyzjami:

#### Przykłady

**Komendanta Powiatowego PSP w Świebodzinie** z 15.05.2017 r. nakazującą wykonanie do 30.06.2017 r. mineralizacji pasów przeciwpożarowych przy linii kolejowej nr 3 Warszawa–Kunowice granica państwa na odcinku Toporów-Drzewce w Leśnictwie Kosobudz. W związku z niewykonaniem jej w terminie (blisko roczne opóźnienie), upomnieniem z 07.06.2018 r. Zakład został wezwany do wypełniania obowiązku wynikającego z decyzji.

**Komendanta Miejskiego PSP w Zielonej Górze** z 08.05.2018 r. nakazującą wykonanie do 30.06.2018 r. odnowienie pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych nr 273 i 358 w czterech lokalizacjach. Pismem z 15.05.2018 r. Zakład poinformował Komendanta, że mineralizacja pasów wzdłuż linii kolejowej 358 została wykonana. W Zakładzie brak było informacji odnośnie wykonania ww. decyzji w zakresie linii 273. W protokole KM PSP w Zielonej Górze z 24.04.2019 r. zapisano, iż nie wykonano odnowienia pasów ppoż. przy linii kolejowej nr 358 na odcinku Zbąszynek–Zielona Góra. Decyzją Komendanta Miejskiego PSP z 16.05.2019 r. nakazano Zakładowi w terminie do 30.06.2019 r. odnowić pasy przeciwpożarowe wzdłuż ww. linii kolejowej. W Zakładzie brak było informacji odnośnie wykonania ww. decyzji w zakresie linii 358, a oględziny NIK przeprowadzone w październiku 2019 r. wskazywały na nieprawidłowości w zakresie pasów przy ww. linii kolejowej.

### Nierzetelne sprawozdania

4. Zakład nierzetelnie sporządził sprawozdania (kierowane do PKP PLK S.A. Biura Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Wydziału Ratownictwa Technicznego i Ochrony Przeciwpożarowej) dotyczące kontroli pasów przeciwpożarowych. I tak w sprawozdaniu;

- za 2017 r. wykazano, że KP PSP w Grodzisku Wlkp. przeprowadziła w Zakładzie kontrolę;
- za 2018 r. wykazano, że KP PSP w Grodzisku Wlkp. oraz w KP PSP Wolsztynie przeprowadziły w Zakładzie kontrole;
- I półroczu 2019 r. że km PSP w Gorzowie Wlkp. przeprowadziła w Zakładzie kontrolę,

podczas gdy brak było w Zakładzie dokumentów z czterech ww. kontroli, a pracownik sporządzający sprawozdanie przyznał, że takie kontrole nie były przeprowadzane.

## 6. ZAŁĄCZNIKI

### 6.1. Metodyka kontroli i informacje dodatkowe

Głównym celem kontroli było ustalenie czy pasy przeciwpożarowe przy liniach kolejowych w województwie lubuskim były prawidłowo urządzone i utrzymywane.

Cel główny kontroli

Założono, że badania kontrolne umożliwią udzielenie odpowiedzi na następujące pytania:

Cele szczegółowe

- Czy zarządca linii kolejowych prawidłowo planował i wykonywał obowiązki związane z pasami przeciwpożarowymi?
- Czy Państwowa Straż Pożarna prawidłowo wykonywała czynności kontrolno-rozpoznawcze dotyczące pasów przeciwpożarowych?
- Czy nadzór nad wykonywaniem obowiązków związanych z urządzeniem i utrzymaniem pasów przeciwpożarowych był właściwy?

Skontrolowano:

Zakres podmiotowy

- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze,
- Komendę Wojewódzką Państwowej Straży Pożarnej w Gorzowie Wielkopolskim,
- Komendę Miejską Państwowej Straży Pożarnej w Zielonej Górze,
- pięć Komend Powiatowych Państwowej Straży Pożarnej w: Krośnie Odrzańskim, Międzyrzeczu, Słubicach, Żaganiu, Żarach.

Przy doborze jednostek do kontroli uwzględniono: działający na terenie województwa lubuskiego Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze oraz komendy PSP z powiatów, na terenach których występuje największa gęstość czynnych linii kolejowych przebiegających przez lasy o najwyższych kategoriach zagrożenia pożarowego.

Kontrolę przeprowadzono z uwzględnieniem kryteriów legalności, gospodarności, celowości i rzetelności.

Kryteria kontroli

Lata 2017–2019 oraz lata wcześniejsze w zakresie zdarzeń i danych niezbędnych do dokonania ocen.

Okres objęty kontrolą

Czynności kontrolne przeprowadzono w okresie od 16 września 2019 r. do 20 grudnia 2019 r.

W toku kontroli pozyskano informacje, m.in. z:

Działania na podstawie art. 29 ustawy o NIK

- Instytutu Badawczego Leśnictwa w zakresie pożarów lasów państwowych przy liniach kolejowych;
- Komendy Głównej Państwowej Straży Pożarnej w zakresie ograniczeń utrudniających nadzór nad przestrzeganiem przepisów przeciwpożarowych dotyczących pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych oraz danych statystycznych dotyczących liczby pożarów lasów przy liniach kolejowych;
- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w Warszawie w zakresie długości wykonanych pasów przeciwpożarowych oraz wycinki drzew w Polsce;
- czterech RDLP (Szczecin, Zielona Góra, Poznań, Wrocław) w zakresie współpracy nadleśnictw z PKP PLK S.A. przy tworzeniu pasów przeciwpożarowych oraz ryzyka dla środowiska związanego z ich funkcjonowaniem;
- Klubu Przyrodników w Świebodzinie w zakresie ryzyka dla środowiska związanego z urządzeniem i utrzymaniem pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych.

## ZAŁĄCZNIKI

### Udział innych organów kontroli na podstawie art. 12 ustawy o NIK

Na podstawie przepisów art. 12 pkt 3 ustawy o NIK, Najwyższa Izba Kontroli zleciła przeprowadzenie, w ramach posiadanych przez Państwową Straż Pożarną uprawnień, kontroli doraźnych (czynności kontrolno-rozpoznawczych), dotyczących urządzania i utrzymania pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych w województwie lubuskim przez zarządców linii kolejowych:

- sześciu obiektów (odcinków) pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Ostrowie Wielkopolskim,
- 55 obiektów (odcinków) pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych, zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie.

### Pozostałe informacje

Kontrola pt. *Urządzanie i utrzymanie pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych w województwie lubuskim* (P/19/111) została przeprowadzona z inicjatywy własnej NIK.

### Wnioski pokontrolne

Działając na podstawie art. 53 ust. 6 ustawy o NIK, skierowano wystąpienia pokontrolne do kierowników wszystkich skontrolowanych jednostek. W wystąpieniach sformułowano łącznie 30 wniosków pokontrolnych, m.in. o:

- zintensyfikowanie działań zmierzających do urzędzenia pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych;
- utrzymywanie pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych w stanie zapewniającym ich użyteczność przez cały rok;
- bezbłędne sporządzanie dokumentacji dotyczącej udzielania zamówień;
- terminową realizację obowiązków wynikających z decyzji Państwowej Straży Pożarnej w zakresie pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych;
- przekazywanie w sprawozdaniach prawidłowych danych o kosztach prac związanych z urządzaniem i utrzymywaniem pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych;
- dokonywanie płatności wykonawcom prac polegających na urządzaniu pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych zgodnie z postanowieniami zawartych umów;
- w przypadku konieczności wynikającej z inwentaryzacji przyrodniczej, egzekwowanie od wykonawców obowiązku nadzoru ornitologa nad pracami;
- wprowadzenie do umów z wykonawcami pasów przeciwpożarowych precyzyjnych obowiązków związanych z kwestiami środowiskowymi;
- dokonywanie rzetelnych odbiorów końcowych robót dotyczących urzędzenia pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych;
- podjęcie działań w celu zwiększenia skuteczności nadzoru nad wykonywaniem zadań w zakresie pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych;
- uzgadnianie planów urzędzenia lasów (zagadnień ochrony przeciwpożarowej) zawierających precyzyjną lokalizację pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych;



## ZAŁĄCZNIKI

- egzekwowanie od jednostek sporządzających protokoły z czynności kontrolno-rozpoznawczych, stosowania opisu dotyczącego pasów przeciwpożarowych zgodnie z *Metodyką czynności kontrolno-rozpoznawczych* przeprowadzanych przez PSP;
- ujęcie w harmonogramie czynności kontrolno-rozpoznawczych przeprowadzanie kontroli zarządcy linii kolejowych w zakresie urządzania i utrzymywania pasów przeciwpożarowych wzdłuż linii kolejowych;
- staranne dokumentowanie czynności kontrolno-rozpoznawczych;
- sporządzanie protokołów z czynności kontrolno-rozpoznawczych dotyczących pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych, zgodnie z *Metodyką prowadzenia czynności kontrolno-rozpoznawczych*;
- prowadzenie czynności kontrolno-rozpoznawczych w zaplanowanych terminach;
- zapewnienie sporządzania i zatwierdzania harmonogramów czynności kontrolno-rozpoznawczych zgodnie z obowiązującymi przepisami, tj. do końca roku poprzedzającego rok, którego harmonogramy te dotyczą;
- rzetelne sporządzanie decyzji administracyjnych.

Z informacji o sposobie wykonania wniosków pokontrolnych wynika, że 16 wniosków zostało zrealizowanych, a 14 było w trakcie realizacji.

Żaden kierownik kontrolowanych jednostek nie złożył zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego.

Finansowe rezultaty kontroli wynoszą:

- 2 493 842 zł – finansowe skutki nieprawidłowości – opis str. 36.

[Informacje o realizacji wniosków pokontrolnych](#)

[Zastrzeżenia do wystąpienia pokontrolnego](#)

[Finansowe rezultaty kontroli<sup>63</sup>](#)

<sup>63</sup> Wewnętrzny rejestr NIK, służący rejestrowaniu nieprawidłowości w wymiarze finansowym.

## ZAŁĄCZNIKI

### Wykaz jednostek kontrolowanych

Lp.	Jednostka organizacyjna NIK przeprowadzająca kontrolę	Nazwa jednostki kontrolowanej	Imię i nazwisko kierownika jednostki kontrolowanej
1.	Delegatura w Zielonej Górze	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze	Dyrektor Zakładu Pan Mariusz Olejniczak od 06.02.2018 r. p.o. Dyrektor Zakładu Wojciech Przybyła od 17.01.2018 r. do 05.02.2018 r. Dyrektor Zakładu Mariusz Nowakowski do 16.01.2018 r.
2.		Komenda Wojewódzka Państwowej Straży Pożarnej w Gorzowie Wielkopolskim	Lubuski Komendant Wojewódzki PSP bryg. mgr inż. Patryk Maruszak od 28.10.2017 r. Lubuski Komendant Wojewódzki PSP st. bryg. mgr inż. Sławomir Klusek od 30.03.2016 r. do 27.10.2017 r.
3.		Komenda Powiatowa Państwowej Straży Pożarnej w Krośnie Odrzańskim	Komendant Powiatowy PSP st. bryg. Andrzej Kaźmierak od 30.01.2018 r. Komendant Powiatowy PSP mł. bryg. Bogdan Śnieżek od 28.02.2017 r. do 29.01.2018 r. Komendant Powiatowy PSP bryg. Piotr Radny od 1.06.2002 r. do 27.02.2017 r.
4.		Komenda Powiatowa Państwowej Straży Pożarnej w Międzyrzeczu	Komendant Powiatowy st. bryg. mgr inż. Marek Harkot od 18.02.2012 r.
5.		Komenda Powiatowa Państwowej Straży Pożarnej w Słubicach	Komendant Powiatowy mł. bryg. mgr Wojciech Śliwiński od 12.08.2013 r.
6.		Komenda Miejska Państwowej Straży Pożarnej w Zielonej Górze	Komendant Miejski PSP mł. bryg. Piotr Jankowiecki od 1.04.2018 r. p.o. Komendant Miejski PSP bryg. Maksymilian Koperski od 1.02.2018. do 31.03.2018 r. Komendant Miejski PSP bryg. Dariusz Mach od 1.01.2016 r. do 31.01.2018 r.
7.		Komenda Powiatowa Państwowej Straży Pożarnej w Żaganiu	Komendant Powiatowy mł. bryg. mgr Marek Ławrecki od 1.09.2013 r.
8.		Komenda Powiatowa Państwowej Straży Pożarnej w Żarach	Komendant Powiatowy mł. bryg. mgr Robert Słowikowski od 1.02.2015 r.

## Wykaz ocen kontrolowanych jednostek

Lp.	Nazwa jednostki kontrolowanej	Ocena kontrolowanej działalności	Stany mające wpływ na wydaną ocenę:	
			prawidłowe	nieprawidłowe
1.	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze	ocena w formie opisowej	<ul style="list-style-type: none"> <li>– przyspieszenie tempa realizacji zadań w zakresie urządzania pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– nieurządzenie wszystkich wymaganych pasów przeciwpożarowych,</li> <li>– niezapewnienie utrzymywania pasów w stanie zapewniającym ich użyteczność przez cały rok,</li> <li>– wypłacanie wykonawcom trzech umów związanych z wykonaniem prac polegających na tworzeniu pasów przeciwpożarowych kwoty wynagrodzeń niezgodnie z postanowieniami zawartych umów,</li> <li>– nieaktualne opisy stanowisk pracy,</li> <li>– błędy w sprawozdawczości Zakładu,</li> <li>– błędy w dokumentowaniu zamówień publicznych,</li> <li>– niewyegzekwowanie od wykonawcy obowiązku nadzoru ornitologa nad pracami w ramach wykonania nowych pasów przeciwpożarowej,</li> <li>– zlecając wykonanie usług w zakresie wykonania nowych pasów przeciwpożarowej wraz wycinką zbędnej roślinności w tym drzew, Zakład w umowach nie zawarł precyzyjnych obowiązków wykonawców dotyczących wymagań środowiskowych,</li> <li>– nieterminowe wykonywanie obowiązków wynikających z decyzji PSP,</li> <li>– nieskuteczny nadzór nad realizacją zadań.</li> </ul>
2.	Komenda Wojewódzka Państwowej Straży Pożarnej w Gorzowie Wielkopolskim	ocena w formie opisowej	<ul style="list-style-type: none"> <li>– prawidłowo sprawowano nadzór nad jednostkami podległymi w zakresie dotyczącym realizacji zadań związanych z urządzaniem i utrzymaniem pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych,</li> <li>– wyegzekwowanie opracowania i realizację przez podległe komendy rocznych planów czynności kontrolno-rozpoznawczych oraz wypełnianie obowiązków sprawozdawczych,</li> <li>– w wyniku przeprowadzonych czynności prawidłowo zdiagnozowano ryzyka dotyczące pasów przeciwpożarowych.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– uzgadnianie planów urzędzenia lasów zawierających ogólnikowe sformułowania w zakresie pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych,</li> <li>– niewyegzekwowanie od podległych jednostek precyzyjnych opisów w protokołach z czynności kontrolno-rozpoznawczych.</li> </ul>

## ZAŁĄCZNIKI

Lp.	Nazwa jednostki kontrolowanej	Ocena kontrolowanej działalności	Stany mające wpływ na wydaną ocenę:	
			prawidłowe	nieprawidłowe
3.	Komenda Powiatowa Państwowej Straży Pożarnej w Krośnie Odrzańskim	ocena w formie opisowej	<ul style="list-style-type: none"> <li>– zapewniono odpowiednie przygotowanie organizacyjne, a czynności kontrolno-rozpoznawcze były prowadzone przez strażaków posiadających wymagane kwalifikacje,</li> <li>– weryfikowanie prawidłowości wykonania i utrzymania pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych podczas prowadzenia czynności kontrolno-rozpoznawczych,</li> <li>– nadzorowanie przestrzegania przepisów przeciwpożarowych w zakresie urzędowania i utrzymywania pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych oraz diagnozowanie utrudnień w zakresie sprawowania nadzoru w ww. obszarze.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– nieterminowe prowadzenie czynności kontrolno-rozpoznawczych,</li> <li>– nierzetelne prowadzenie części dokumentacji z czynności kontrolno-rozpoznawczych,</li> <li>– nieobjęcie czynnościami kontrolno-rozpoznawczymi jednej z zaplanowanej linii kolejowej.</li> </ul>
4.	Komenda Powiatowa Państwowej Straży Pożarnej w Międzyrzeczu	ocena w formie opisowej	<ul style="list-style-type: none"> <li>– zapewniono niezbędne przygotowanie kadrowo-organizacyjne,</li> <li>– czynnościami kontrolno-rozpoznawczymi w ramach kontroli objęto część czynnych linii kolejowych przebiegających przez obszar powiatu,</li> <li>– na ogół prawidłowo realizowano czynności kontrolno-rozpoznawcze w zakresie m.in. pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– nieuwzględnienie w harmonogramach czynności kontrolno-rozpoznawczych zarządcy linii kolejowych odpowiedzialnego za urzędowanie i utrzymanie pasów przeciwpożarowych przy liniach,</li> <li>– we wszystkich 16 protokołach z czynności kontrolno-rozpoznawczych nie precyzowano szczegółowo badanych odcinków stanu pasów przeciwpożarowych przy czynnych liniach kolejowych,</li> <li>– błędy w analizie zabezpieczenia operacyjnego powiatu,</li> <li>– błędy w dokumentowaniu czynności kontrolno-rozpoznawczych oraz w decyzji,</li> <li>– nieprowadzenie rejestru skarg i wniosków.</li> </ul>

Lp.	Nazwa jednostki kontrolowanej	Ocena kontrolowanej działalności	Stany mające wpływ na wydaną ocenę:	
			prawidłowe	nieprawidłowe
5.	Komenda Powiatowa Państwowej Straży Pożarnej w Słubicach	ocena w formie opisowej	<ul style="list-style-type: none"> <li>– zapewniono prawidłową realizację czynności kontrolno-rozpoznawczych dotyczących pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych przylegających do obszarów leśnych,</li> <li>– w toku kontroli regularnie weryfikowano stan pasów przeciwpożarowych, a w przypadkach stwierdzanych nieprawidłowości wszczynano postępowania administracyjne i wydawano stosowne nakazy,</li> <li>– monitorowano stan realizacji wydanych nakazów i podejmowano skuteczne działania w celu wyegzekwowania obowiązków od zarządcy linii kolejowych, odpowiedzialnego za zapewnienie skutecznej ochrony przeciwpożarowej przy czynnych liniach kolejowych.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– protokoły z kontroli nie zawierały w pełni rzetelnych i precyzyjnych opisów dotyczących badanych odcinków pasów przeciwpożarowych przy czynnych liniach kolejowych,</li> <li>– jeden katalog zagrożeń dla terenu powiatu został wysłany z opóźnieniem.</li> </ul>
6.	Komenda Miejska Państwowej Straży Pożarnej w Zielonej Górze	ocena w formie opisowej	<ul style="list-style-type: none"> <li>– zapewniono prawidłową realizację czynności kontrolno-rozpoznawczych dotyczących pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych przylegających do obszarów leśnych,</li> <li>– w toku kontroli (planowych i pozaplanowych) regularnie weryfikowano stan pasów przeciwpożarowych, a w przypadkach stwierdzanych nieprawidłowości wszczynano postępowania administracyjne i wydawano stosowne nakazy,</li> <li>– monitorowano stan realizacji wydanych nakazów i podejmowano skuteczne działania w celu wyegzekwowania obowiązków od zarządcy linii kolejowych, odpowiedzialnego za zapewnienie skutecznej ochrony przeciwpożarowej przy czynnych liniach kolejowych.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– część harmonogramów czynności kontrolno-rozpoznawczych zostało zatwierdzonych z naruszeniem terminu, tj. po upływie roku poprzedzającego lata, których dotyczyły,</li> <li>– trzynaście z dwudziestu badanych protokołów z kontroli nie zawierało w pełni rzetelnych i precyzyjnych opisów dotyczących badanych odcinków pasów przeciwpożarowych przy czynnych liniach kolejowych.</li> </ul>

## ZAŁĄCZNIKI

Lp.	Nazwa jednostki kontrolowanej	Ocena kontrolowanej działalności	Stany mające wpływ na wydaną ocenę:	
			prawidłowe	nieprawidłowe
7.	Komenda Powiatowa Państwowej Straży Pożarnej w Żaganiu	ocena w formie opisowej	<ul style="list-style-type: none"> <li>– zapewniono przygotowanie organizacyjne, które pozwalało na realizację planowanych zadań w zakresie objętym kontrolą,</li> <li>– w całości zrealizowano plany czynności kontrolno-rozpoznawczych,</li> <li>– Komenda posiadała rozpoznanie w zakresie urzędzania i utrzymania pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych na terenie powiatu oraz diagnozowała utrudnienia w zakresie sprawowania nadzoru w ww. obszarze.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– przeprowadzenie dwóch zaplanowanych czynności kontrolno-rozpoznawcze z kilkumiesięcznym opóźnieniem,</li> <li>– protokoły z czynności kontrolno-rozpoznawczych nie zawierały w pełni precyzyjnych opisów dotyczących badanych odcinków pasów przeciwpożarowych przy czynnych liniach kolejowych.</li> </ul>
8.	Komenda Powiatowa Państwowej Straży Pożarnej w Żarach	ocena w formie opisowej	<ul style="list-style-type: none"> <li>– zapewniono niezbędne przygotowanie kadrowo-organizacyjne,</li> <li>– czynnościami kontrolno-rozpoznawczymi, w ramach kontroli nadleśnictw, objęto część czynnych linii kolejowych przebiegających przez obszar powiatu,</li> <li>– na ogół prawidłowo realizowano czynności kontrolno-rozpoznawcze prowadzone w nadleśnictwach w zakresie m.in. pasów przeciwpożarowych wzdłuż linii kolejowych.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– nieuwzględnienie w harmonogramach (planach) czynności kontrolno-rozpoznawczych zarządcy linii kolejowych odpowiedzialnego za urządzenie i utrzymanie pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych,</li> <li>– brak staranności w zakresie sporządzanych protokołów z czynności kontrolno-rozpoznawczych,</li> <li>– błędy w analizie zabezpieczenia operacyjnego powiatu.</li> </ul>

## 6.2. Analiza stanu prawnego i uwarunkowań organizacyjno- -ekonomicznych

### 6.2.1. Analiza stanu prawnego dotyczącego kontrolowanej działalności

1. W § 2 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 7 czerwca 2010 r. w sprawie ochrony przeciwpożarowej budynków, innych obiektów budowlanych i terenów<sup>64</sup>, zawarto definicję pasa przeciwpożarowego. Jest to system drzewostanów różnej szerokości poddanych specjalnym zabiegom gospodarczym i porządkowym lub powierzchni wylesionych i oczyszczonych do warstwy mineralnej. W § 38 ust. 1 i ust. 3 ww. rozporządzenia określono, że lasy położone przy obiektach mogących stanowić zagrożenie pożarowe dla lasu oddziela się od tych obiektów pasami przeciwpożarowymi, utrzymywanymi w stanie zapewniającym ich użyteczność przez cały rok. Obowiązki te nie dotyczą m.in.: lasów zaliczonych do III kategorii zagrożenia pożarowego<sup>65</sup> oraz lasów o szerokości mniejszej niż 200 m. Stosownie do § 39 ust. 1 ww. rozporządzenia w odległości mniejszej niż 30 m od skraju toru kolejowego lub drogi publicznej, z wyjątkiem drogi o nawierzchni nieutwardzonej, pozostawianie w szczególności gałęzi, chrustu, nieokrzęsanych ściętych drzew i odpadów poeksploatacyjnych jest zabronione.

2. Stosownie do § 9 ust. 1 i ust. 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008 r. w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych<sup>66</sup>, pasy przeciwpożarowe w sąsiedztwie linii kolejowej, na której prowadzony jest ruch kolejowy, powinny być urządzone i utrzymywane, jako jedna równoległa do linii kolejowej bruzda o szerokości co najmniej 4 m usytuowana w odległości od 2 m do 5 m od dolnej krawędzi nasypu lub górnej krawędzi przekopu linii kolejowej, a w razie występowania rowów bocznych – od zewnętrznej krawędzi tych rowów (infografika nr 16). Bruzda, o której mowa w ust. 1, powinna być oczyszczona z wszelkiej roślinności do warstwy mineralnej, a na gruntach torfiastych – posypana warstwą piasku o grubości od 0,01 m do 0,02 m. Bruzdę może stanowić inna powierzchnia pozbawiona materiałów palnych. W § 1 ww. rozporządzenia określono<sup>67</sup>, że na gruntach położonych w sąsiedztwie linii kolejowej drzewa i krzewy mogą być usytuowane w odległości nie mniejszej niż 15 m od osi skrajnego toru kolejowego.

Pasy przeciwpożarowe  
o szerokości 4 m

<sup>64</sup> Dz. U. z 2010 r. Nr 109, poz. 719, ze zm.

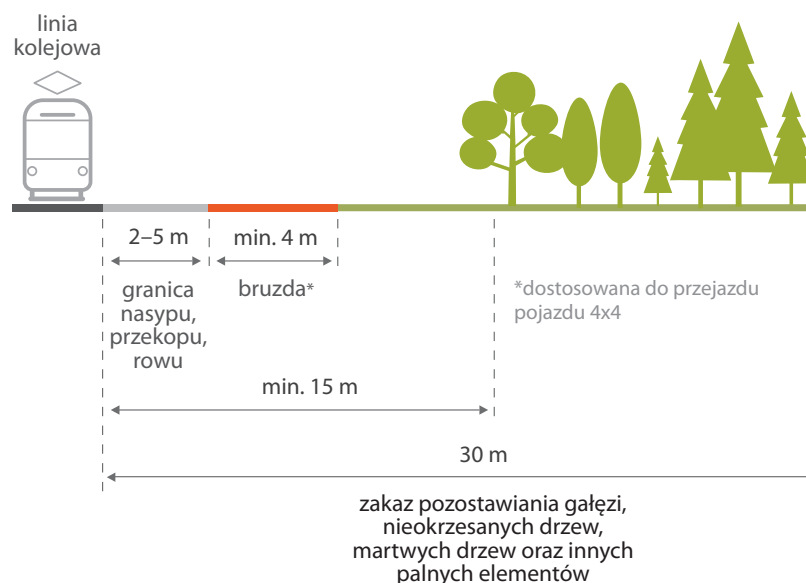
<sup>65</sup> Stosownie do § 2 ust. 1 rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 22 marca 2006 r. w sprawie szczegółowych zasad zabezpieczenia przeciwpożarowego lasów (Dz.U. Nr 58 poz. 405, ze zm.), ustala się następujące kategorie zagrożenia pożarowego lasów: I kategoria zagrożenia pożarowego – duże zagrożenie; II kategoria zagrożenia pożarowego – średnie zagrożenie; III kategoria zagrożenia pożarowego – małe zagrożenie.

<sup>66</sup> Dz. U. z 2014 r. poz. 1227.

<sup>67</sup> Wówczas obowiązująca § 1 rozporządzenia w sprawie wymagań.

### Infografika nr 16

Pas przeciwpożarowy przewidziany rozporządzeniem z dnia 7 sierpnia 2008 r. w brzmieniu obowiązującym do 11 listopada 2019 r.



Źródło: opracowanie własne NIK.

### Pasy przeciwpożarowe w okresie przejściowym do 23 kwietnia 2019 r.

Postanowienia § 2 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 15 marca 2013 r. *zmieniającego rozporządzenie w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych*<sup>68</sup> zmodyfikowały (infografika nr 17) obowiązki w ten sposób, że pasy przeciwpożarowe w sąsiedztwie linii kolejowej, na której prowadzony jest ruch kolejowy, urządzone przed dniem wejścia w życie rozporządzenia, mogą być utrzymywane w sposób określony w dotychczasowych przepisach nie dłużej niż przez okres sześć lat od dnia wejścia w życie<sup>69</sup> niniejszego rozporządzenia (pierwotnie ww. rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 15 marca 2013 r. przewidywało 12-miesięczny okres przejściowy dotyczący zasad utrzymywania pasów przeciwpożarowych w sąsiedztwie linii kolejowej. Powyższy okres przejściowy na mocy kolejnych rozporządzeń wydłużono do trzech lat<sup>70</sup>, a następnie do sześciu lat<sup>71</sup>).

<sup>68</sup> Dz. U. z 2013 r. poz. 435, ze zm.

<sup>69</sup> Weszło w życie po upływie 14 od daty ogłoszenia (9 kwietnia 2013 r.).

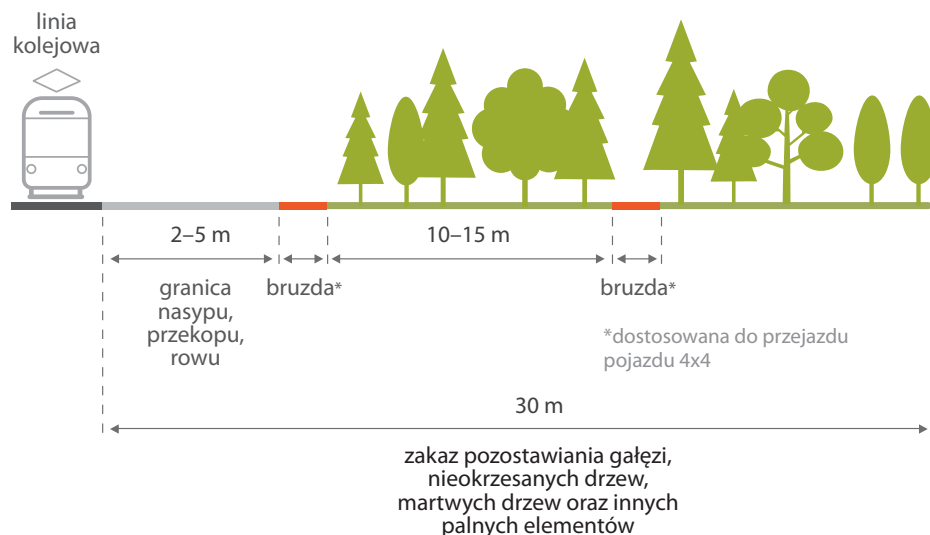
<sup>70</sup> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 21 marca 2014 r. *w sprawie zmiany rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych* (Dz. U. poz. 403).

<sup>71</sup> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 20 kwietnia 2016 r. *w sprawie zmiany rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych* (Dz.U. poz. 563).



### Infografika nr 17

Pas przeciwpożarowy przewidziany rozporządzeniem z dnia 10 listopada 2004 r. dopuszczony do użytkowania<sup>72</sup> w okresie przejściowym (do 23 kwietnia 2019 r.)



Źródło: opracowanie własne NIK.

Po wejściu w życie (11 listopada 2019 r.) rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 4 października 2019 r.<sup>73</sup> zmodyfikowane (infografika nr 18) zostały zasady dotyczące pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych tj. m.in.:

- w lasach położonych w sąsiedztwie linii kolejowej drzewa i krzewy mogą być usytuowane bezpośrednio za zewnętrzną krawędzią bruzdy tworzącej pas przeciwpożarowy,
- poza lasami drzewa i krzewy mogą być usytuowane w sąsiedztwie linii kolejowej biegnącej po nasypie albo w przekopie albo otoczonej rowami bocznymi w odległości nie mniejszej niż 6 m od dolnej krawędzi nasypu albo górnej krawędzi przekopu albo od zewnętrznej krawędzi rowów bocznych,
- w przypadkach innych w odległości nie mniejszej niż 6 m od skrajnej szyny.

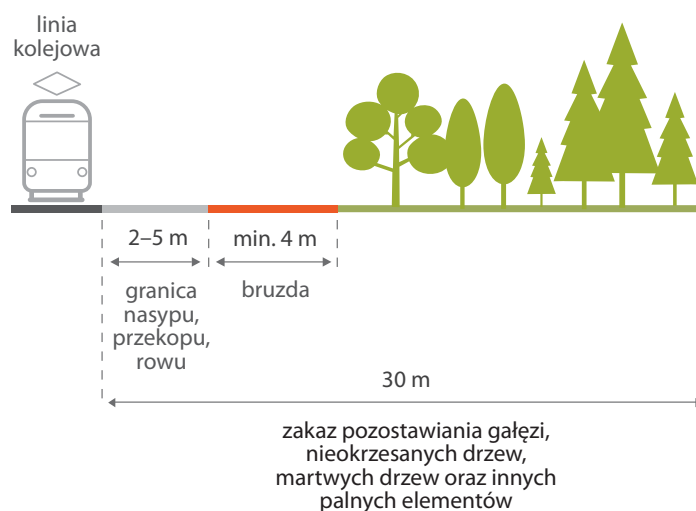
Zmiany dotyczące pasów przeciwpożarowych od 11 listopada 2019 r.

<sup>72</sup> Jak wynika z przepisu § 2 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 15 marca 2013 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zastłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych (Dz. U. poz. 435, ze zm.) pasy przeciwpożarowe w sąsiedztwie linii kolejowej, na której prowadzony jest ruch kolejowy, urządzone przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, mogą być utrzymywane w sposób określony w dotychczasowych przepisach nie dłużej niż przez okres sześciu lat od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

<sup>73</sup> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 4 października 2019 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zastłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych (Dz. U. poz. 2061).

### Infografika nr 18

Pas przeciwpożarowy przewidziany rozporządzeniem z dnia 7 sierpnia 2008 r. w brzmieniu obowiązującym po 11 listopada 2019 r.



Źródło: opracowanie własne NIK.

**3.** Stosownie do art. 17 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. *o transporcie kolejowym*<sup>74</sup> na zarządców linii kolejowych nałożono spełnianie warunków technicznych i organizacyjnych zapewniających ochronę przeciwpożarową i ochronę środowiska. W art. 55 ust. 1 pkt 3, ust. 2 i ust. 3 ww. ustawy określono, że zarządca za urządzone i utrzymywane pasy przeciwpożarowe na gruntach sąsiadujących z linią kolejową zobowiązany jest wypłacać odszkodowanie<sup>75</sup> w drodze porozumienia stron. Art. 56 ust. 1, ust. 2 ust. 3 cyt. ustawy określa, że w razie potrzeby usunięcia drzew lub krzewów utrudniających widoczność sygnałów i pociągów lub eksploatację urządzeń kolejowych albo powodujących zasy py śnieżne, starosta, na wniosek zarządcy, wydaje decyzję o usunięciu drzew lub krzewów. Decyzję wykonuje zarządca. Ustalenie odszkodowania<sup>76</sup> za drzewa i krzewy oraz za ich usunięcie następuje w drodze umowy stron. Odszkodowania ustala, w przypadku braku umowy stron, starosta, z zastosowaniem zasad przewidzianych przy wywłaszczaniu nieruchomości. Biorąc pod uwagę sytuacje wyjątkowe, ustawodawca w art. 57a ust. 1 i ust. 2 ustawy *o transporcie kolejowym* umożliwił w przypadkach szczególnie uzasadnionych odstępowanie od odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów. Odstępstwo nie może powodować zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego ani zakłócać działania urządzeń służących do prowadzenia tego ruchu. Zgody na odstępstwo udziela starosta w drodze postanowienia, po uzgodnieniu właściwego zarządcy, mając na uwadze bezpieczeństwo ruchu kolejowego.

<sup>74</sup> Dz. U. z 2019 r. poz. 710, ze zm.

<sup>75</sup> Jeżeli posadzenie drzew lub krzewów, powodujące potrzebę urządzenia pasów przeciwpożarowych, nastąpiło po wybudowaniu linii kolejowej, koszty związane z urządzeniem i utrzymaniem tych pasów obciążają właścicieli gruntów.

<sup>76</sup> Odszkodowanie nie przysługuje, jeżeli posadzenie drzew lub krzewów nastąpiło po wybudowaniu linii kolejowej z naruszeniem przepisów ustawy.

**4.** Zgodnie z art. 1 ustawy z dnia 24 sierpnia 1991 r. *o ochronie przeciwpożarowej*<sup>77</sup>, ochrona przeciwpożarowa polega na realizacji przedsięwzięć mających na celu ochronę życia, zdrowia, mienia lub środowiska przed pożarem, klęską żywiołową lub innym miejscowym zagrożeniem poprzez:

- zapobieganie powstawaniu i rozprzestrzenianiu się pożaru, klęski żywiołowej lub innego miejscowego zagrożenia;
- zapewnienie sił i środków do zwalczania pożaru, klęski żywiołowej lub innego miejscowego zagrożenia;
- prowadzenie działań ratowniczych.

Właściciel, zarządca lub użytkownik budynku, obiektu lub terenu, a także osoba fizyczna, osoba prawna, organizacja lub instytucja korzystające ze środowiska, budynku, obiektu lub terenu, ponoszą odpowiedzialność za naruszenie przepisów przeciwpożarowych (art. 3 ust. 2 ww. ustawy).

Stosownie do art. 4 ust. 1 cyt. ustawy, właściciel budynku, obiektu budowlanego lub terenu, zapewniając ich ochronę przeciwpożarową, jest obowiązany, m.in.:

- przestrzegać przeciwpożarowych wymagań techniczno-budowlanych, instalacyjnych i technologicznych;
- wyposażyć budynek, obiekt budowlany lub teren w wymagane urządzenia przeciwpożarowe i gaśnice;
- przygotować budynek, obiekt budowlany lub teren do prowadzenia akcji ratowniczej;
- zapoznać pracowników z przepisami przeciwpożarowymi;
- ustalić sposoby postępowania na wypadek powstania pożaru, klęski żywiołowej lub innego miejscowego zagrożenia.

Odpowiedzialność za realizację ww. obowiązków, stosownie do obowiązków i zadań powierzonych w odniesieniu do budynku, obiektu budowlanego lub terenu, przejmuje – w całości lub w części – ich zarządca lub użytkownik, na podstawie zawartej umowy cywilnoprawnej ustanawiającej zarząd lub użytkowanie.

**5.** Stosownie do § 1 ust. 1 rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 22 marca 2006 r. *w sprawie zasad zabezpieczenia przeciwpożarowego lasów*<sup>78</sup>, zabezpieczenie przeciwpożarowe lasów dostosowuje się do kategorii zagrożenia pożarowego lasów oraz stopnia zagrożenia pożarowego lasów lub prognozowanego stopnia zagrożenia pożarowego lasów.

Stosownie do § 2 ust. 1 ww. rozporządzenia, ustala się następujące kategorie zagrożenia pożarowego lasów:

- I kategoria zagrożenia pożarowego – duże zagrożenie,
- II kategoria zagrożenia pożarowego – średnie zagrożenie,
- III kategoria zagrożenia pożarowego – małe zagrożenie.

**6.** Lasy Państwowe jako państwowa jednostka organizacyjna nieposiadająca osobowości prawnej reprezentują Skarb Państwa w zakresie zarządzanego mienia (art. 32 ust. 1 ustawy *o lasach*). Nadleśniczy prowadzi samodzielnie gospodarkę leśną w nadleśnictwie na podstawie planu urządzenia lasu oraz odpowiada za stan lasu (art. 35 ust. 1 ustawy *o lasach*).

Ochrona  
przeciwpożarowa

Zabezpieczenie  
przeciwpożarowe  
lasów

Trwale zrównoważona  
gospodarka leśna

<sup>77</sup> Dz. U. z 2019 r. poz. 1372, ze zm.

<sup>78</sup> Dz. U. Nr 58, poz. 405, ze zm.

## ZAŁĄCZNIKI

Trwale zrównoważoną gospodarkę leśną prowadzi się według planu urządzenia lasu lub uproszczonego planu urządzenia lasu (art. 7 ust. 1 ustawy *o lasach*).

### Czynności kontrolno-rozpoznawcze

**7.** Stosownie do art. 23 ust. 2 ustawy z dnia 24 sierpnia 1991 r. *o Państwowej Straży Pożarnej*<sup>79</sup>, czynności kontrolno-rozpoznawcze są przeprowadzane na podstawie, m.in:

- rocznego planu czynności kontrolno-rozpoznawczych;
- zawiadomienia wójta, burmistrza lub prezydenta miasta o stwierdzeniu zagrożenia życia lub zdrowia, niebezpieczeństwa powstania szkód majątkowych w znacznych rozmiarach lub bezpośredniego zagrożenia środowiska;
- wystąpienia istotnych nowych okoliczności w zakresie stanu bezpieczeństwa na terenie działania komendy powiatowej (miejskiej) Państwowej Straży Pożarnej.

Rozporządzenie *w sprawie czynności kontrolno-rozpoznawczych* określa:

- sposób planowania i warunki przeprowadzania czynności kontrolno-rozpoznawczych;
- sposób sporządzania i zakres protokołów z czynności;
- warunki, jakie powinni spełniać strażacy i inne osoby, które mogą być upoważnione do przeprowadzania czynności;
- zakres właściwości komendantów Państwowej Straży Pożarnej odnośnie upoważniania strażaków do prowadzenia czynności;
- sposób gromadzenia i przekazywania wyników czynności oraz wzory zestawień tych wyników.

### Roczny plan czynności kontrolno-rozpoznawczych

**8.** Zgodnie z § 2 ust. 1 rozporządzenia *w sprawie czynności kontrolno-rozpoznawczych*, roczny plan czynności kontrolno-rozpoznawczych sporządza komendant powiatowy (miejski) Państwowej Straży Pożarnej do końca roku poprzedzającego rok objęty planem, na podstawie m.in. analizy stanu bezpieczeństwa powiatu (miasta na prawach powiatu) w zakresie ochrony przeciwpożarowej, uwzględniając w szczególności następujące grupy obiektów budowlanych i terenów: budynków użyteczności publicznej i zamieszkania zbiorowego oraz terenów leśnych.

Stosownie do § 2 ust. 2 cyt. rozporządzenia, plan, o którym mowa powyżej, zawierający zakres czynności oraz termin ich przeprowadzenia z dokładnością co najmniej do kwartału, powinien określać obiekty, tereny i urządzenia, których dotyczy przeprowadzenie czynności. Plan ten powinien wskazywać także zamiar wykonania prób potwierdzających prawidłowość działania urządzeń przeciwpożarowych, jeżeli próby te uważa się za niezbędny warunek właściwego przeprowadzenia czynności (§ 2 ust. 3).

Plany czynności kontrolno-rozpoznawczych, począwszy od planu na 2017 r., powinny być sporządzane według wzoru określonego w załączniku nr 6 *Metodyki prowadzenia czynności kontrolno-rozpoznawczych*, mających na celu rozpoznawanie zagrożeń pożarowych oraz realizację nadzoru nad przestrzeganiem przepisów przeciwpożarowych.

<sup>79</sup> Dz. U. z 2019 r. poz. 1499, ze zm.

**9.** Kwalifikacje niezbędne do przeprowadzenia czynności kontrolno-rozpoznawczych muszą odpowiadać wymaganiom wskazanym w z § 11 ust. 1 rozporządzenia w sprawie czynności kontrolno-rozpoznawczych, zgodnie z którym do przeprowadzania czynności można upoważnić:

- strażaka PSP posiadającego co najmniej sześciomiesięczny okres służby stałej, niezbędną wiedzę do przeprowadzania czynności oraz wyższe wykształcenie;
- strażaka PSP posiadającego co najmniej sześciomiesięczny okres służby stałej, niezbędną wiedzę do przeprowadzania czynności oraz stopień aspirancki bez wyższego wykształcenia (wyłącznie pod kierownictwem strażaka PSP wskazanego w punkcie a);
- inną osobę z wyższym wykształceniem, posiadającą wiedzę przydatną do przeprowadzenia czynności na terenie kontrolowanego obiektu (wyłącznie pod kierownictwem strażaka PSP wskazanego w punkcie a).

Stosownie do § 12 ust. 1 pkt 3 ww. rozporządzenia, do przeprowadzania czynności kontrolno-rozpoznawczych strażaków pełniących służbę w komendzie powiatowej (miejskiej) Państwowej Straży Pożarnej upoważnia komendant powiatowy (miejski) PSP.

**10.** Zgodnie z § 10 ust. 1 rozporządzenia w sprawie czynności kontrolno-rozpoznawczych, z ustaleń dokonanych w toku czynności kontrolujący sporządza niezwłocznie, w sposób uporządkowany, zwięzły i przejrzysty, protokół. Stosownie do § 10 ust. 2 rozporządzenia w sprawie czynności kontrolno-rozpoznawczych ww. protokół powinien zawierać:

- oznaczenie podstawy prawnej przeprowadzonych czynności;
- stopień, imię i nazwisko oraz stanowisko kontrolującego;
- miejsce i termin przeprowadzenia czynności;
- (nazwisko) oraz adres lub siedzibę kontrolowanego, a także imię i nazwisko osoby upoważnionej do reprezentowania lub prowadzenia spraw kontrolowanego;
- informacje, kto i w jakim charakterze był obecny przy czynnościach;
- wykaz kontrolowanych obiektów, terenów i urzędzeń;
- określenie zakresu czynności oraz opis stanu faktycznego, będącego przedmiotem czynności, sporządzony tak, aby uwzględniał odpowiednio m.in.: niezgodności z przepisami przeciwpożarowymi; wyniki rozpoznawania możliwości i warunków do prowadzenia działań ratowniczych przez jednostki ochrony przeciwpożarowej; wyniki rozpoznawania innych miejscowych zagrożeń; przyczyny powstania i okoliczności rozprzestrzeniania się pożaru;
- opis uchybień mogących powodować zagrożenie życia ludzi lub bezpośrednie niebezpieczeństwo powstania pożaru;
- opis nieprawidłowości usuniętych w toku czynności wraz ze wskazaniem skuteczności ich usunięcia.

Zgodnie z § 13 Metodyki, do kontroli pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych należy stosować wzór protokołu z czynności kontrolno-rozpoznawczych stanowiący załącznik nr 5 metodyki oraz postępować według określonych w nim wskazówek.

Kwalifikacje osób przeprowadzających czynności kontrolno-rozpoznawczych

Prowadzenie i dokumentowanie czynności kontrolno-rozpoznawcze

### Egzekwowanie usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości

**11.** Zgodnie z art. 23 ust. 6 ustawy o PSP, strażacy upoważnieni przez właściwego komendanta Państwowej Straży Pożarnej m.in. w przypadku naruszenia przepisów przeciwpożarowych mają prawo do nakładania grzywny w drodze mandatu karnego, natomiast zgodnie z art. 26 ust. 1 ww. ustawy, komendant powiatowy (miejski) PSP, w razie stwierdzenia naruszenia przepisów przeciwpożarowych, uprawniony jest w drodze decyzji administracyjnej do:

- nakazania usunięcia stwierdzonych uchybień w ustalonym terminie,
  - wstrzymania robót (prac), zakazania używania maszyn, urządzeń lub środków transportowych oraz eksploatacji pomieszczeń, obiektów lub ich części, jeżeli stwierdzone uchybienia mogą powodować zagrożenie życia ludzi lub bezpośrednio niebezpieczeństwo powstania pożaru.
- Decyzje w sprawach, o których mowa powyżej podlegają natychmiastowemu wykonaniu.

### Wyniki czynności kontrolno-rozpoznawczych

**12.** Wyniki czynności kontrolno-rozpoznawczych przeprowadzonych na terenie powiatu (miasta na prawach powiatu) gromadzi właściwy miejscowo komendant powiatowy (miejski) Państwowej Straży Pożarnej w postaci wyników kontroli przestrzegania przepisów przeciwpożarowych, wyników kontroli działań zapobiegających poważnym awariom przemysłowym, katalogu zagrożeń (§ 13 ust. 1 rozporządzenia w sprawie czynności kontrolno-rozpoznawczych).

Zgodnie z § 13 ust. 2 rozporządzenia w sprawie czynności kontrolno-rozpoznawczych, wyniki kontroli przestrzegania przepisów przeciwpożarowych przedstawia się w postaci zestawień, obejmujących:

- nieprawidłowości stwierdzone w poszczególnych grupach obiektów według wzoru stanowiącego załącznik nr 1 do rozporządzenia,
- postępowanie pokontrolne według wzoru stanowiącego załącznik nr 2 do rozporządzenia.

Katalog zagrożeń obejmuje informacje istotne dla analizy zagrożeń rozpatrywanego terenu (§ 13 ust. 4).

Zestawienia oraz katalog zagrożeń, o których mowa powyżej dla terenu powiatu (miasta na prawach powiatu) sporządza komendant powiatowy (miejski) Państwowej Straży Pożarnej i przekazuje właściwemu miejscowo komendantowi wojewódzkiemu Państwowej Straży Pożarnej w terminach (§ 14 ust. 1 i 3 ww. rozporządzenia):

- za I półrocze – do dnia 20 lipca danego roku,
- za II półrocze – do dnia 20 stycznia kolejnego roku.

### Szkolenia PSP

**13.** Stosownie z art. 23 ust. 1 ustawy o PSP, w celu rozpoznawania zagrożeń, realizacji nadzoru nad przestrzeganiem przepisów przeciwpożarowych oraz przygotowania do działań ratowniczych Państwowa Straż Pożarna przeprowadza czynności kontrolno-rozpoznawcze oraz ćwiczenia, natomiast stosownie do art. 13 ust. 6 pkt 14 i 15 ww. ustawy, do zadań komendanta powiatowego (miejskiego) Państwowej Straży Pożarnej należy organizowanie szkolenia i doskonalenia pożarniczego, szkolenie członków ochotniczych straży pożarnych.

### System SWD

**14.** System Wspomagania Decyzji (SWD) Państwowej Straży Pożarnej, stanowi system teleinformatyczny wspierający wykonywanie zadań krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego przez wszystkie jednostki organi-

zacyjne Państwowej Straży Pożarnej, jak również przyjmowanie zgłoszeń alarmowych z centrów powiadamiania ratunkowego. System ten posiada funkcjonalności umożliwiające m.in. obsługę przyjęcia zgłoszeń i rejestracji zdarzeń, sporządzanie dokumentacji z prowadzonych działań, generowanie analiz, raportów, zestawień i statystyk (§ 4 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 24 grudnia 2013 r. w sprawie Systemu Wspomagania Decyzji Państwowej Straży Pożarnej<sup>80</sup>.

### 6.2.2. Szczegółowa analiza uwarunkowań ekonomicznych i organizacyjnych

**1.** PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – jako zarządca sieci kolejowych, poza działalnością w zakresie utrzymania, modernizacji i budowy linii kolejowych, zarządzała ruchem pociągów pasażerskich i towarowych należących do kilkudziesięciu przewoźników. Spółka odpowiada za rozkład jazdy pociągów w całym kraju, a jej misją jest: *tworzenie najlepszych warunków do obsługi transportowej kraju poprzez: zapewnienie właściwego poziomu bezpieczeństwa, niezawodność usług, poszanowanie środowiska, udostępnianie linii kolejowych przewoźnikom pasażerskim i towarowym na równoprawnych zasadach, zapewnienie wysokiego poziomu informacji o ruchu pociągów pasażerskich, działanie na rzecz zwiększenia dostępności, atrakcyjności i niezawodności transportu kolejowego.*

Zarządca linii kolejowych

Długość czynnych linii kolejowych eksploatowanych (na 31.12.2018 r.) w województwie lubuskim wynosiła 912 km (Polska 19.235 km)<sup>81</sup>, a średnia gęstość linii kolejowych wynosi 6,5 km na 100 km<sup>2</sup>. Na terenie województwa lubuskiego, zarządcą infrastruktury, związanej z prowadzeniem ruchu pociągów jest PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., z tego:

- Zakład w Zielonej Górze zarządzał 873 km linii kolejowych,
- Zakład w Szczecinie zarządzał 21 km linii kolejowych,
- Zakład w Ostrowie Wielkopolskim zarządzał 18 km linii kolejowych.

**2.** Sieć kolejowa dzieli się na linie o znaczeniu państwowym oraz linie pozostałe. Rozróżnienie tego podziału jest istotne, gdyż zgodnie z ustawą o transporcie kolejowym z budżetu państwa finansowane są koszty przygotowania i realizacji inwestycji obejmujących określone kategorie linii. Znaczenie państwowe nadaje się liniom, których utrzymanie i eksploatacja uzasadniona jest ważnymi względami gospodarczymi, społecznymi, ekologicznymi lub obronnymi. Więcej niż połowa długości eksploatowanych linii kolejowych na terenie województwa lubuskiego zaklasyfikowana jest do kategorii państwowego znaczenia. Kolejna klasyfikacja i kategoryzacja linii odnosi się w głównej mierze do ich parametrów technicznych. Ze względu na rozstaw szyn cała sieć kolejowa na terenie województwa lubuskiego zaliczana jest do kolei normalnotorowej (1435 mm), która ze względu na przebieg po terenach o wzniesieniach nie przekraczających od 5 do 10‰ i promieniach łuków od 1200 m do 400 m jest koleją nizinną. Rozpatrując sieć pod względem ilości torów szlakowych, obecnie tylko 35% eksploatowanych linii kolejowych jest dwutorowa, natomiast pozostałą sieć stanowią odcinki jednotorowe.

Klasyfikacja sieci kolejowej

<sup>80</sup> Dz. U. poz. 1723.

<sup>81</sup> <https://bdl.stat.gov.pl/BDL/dane/podgrup/tablica>, [dostęp 27.12.2019 r.].

- Przyczyny pożarów lasów** **3.** Transport kolejowy może być przyczyną pożaru lasu, gdy następuje: samoczynne wyrzucenie żarzącego się nagaru z kolektora wydechowego lokomotyw spalinowych; zatarcie osi wagonu; iskrzenie okładzin hamulcowych; zerwanie trakcji elektrycznej; zapalenie się przekładki pomiędzy szyną a podkładem kolejowym w trakcji elektrycznej; pożar lokomotywy bądź wagonu; zaproszenie ognia przez podróżnych.
- Państwowa Straż Pożarna** **4.** Państwowa Straż Pożarna to zawodowa, umundurowana i wyposażona w specjalistyczny sprzęt formacja, przeznaczona do walki z pożarami, klęskami żywiołowymi i innymi miejscowymi zagrożeniami. Do podstawowych zadań Państwowej Straży Pożarnej należy: rozpoznawanie zagrożeń pożarowych i innych miejscowych zagrożeń; organizowanie i prowadzenie akcji ratowniczych w czasie pożarów, klęsk żywiołowych lub likwidacji miejscowych zagrożeń; wykonywanie pomocniczych specjalistycznych czynności ratowniczych w czasie klęsk żywiołowych lub likwidacji miejscowych zagrożeń przez inne służby ratownicze; kształcenie kadr dla potrzeb Państwowej Straży Pożarnej i innych jednostek ochrony przeciwpożarowej oraz powszechnego systemu ochrony ludności; nadzór nad przestrzeganiem przepisów przeciwpożarowych; prowadzenie prac naukowo-badawczych w zakresie ochrony przeciwpożarowej oraz ochrony ludności; współpraca z Szefem Krajowego Centrum Informacji Kryminalnych w zakresie niezbędnym do realizacji jego zadań ustawowych; współdziałanie ze strażami pożarnymi i służbami ratowniczymi innych państw oraz ich organizacjami międzynarodowymi na podstawie wiążących Rzeczpospolitą Polską umów międzynarodowych oraz odrębnych przepisów; realizacja innych zadań wynikających z wiążących Rzeczpospolitą Polską umów międzynarodowych na zasadach i w zakresie w nich określonych.



## Zestawienie dotyczące wykonywania pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych w wybranych krajach Europy<sup>82</sup>

Kraj	Podmiot odpowiedzialny za wykonywanie pasów przeciwpożarowych	Krótki opis pasów	Lokalizacja pasów
<b>Austria</b>	Pasów nie wykonuje się	–	–
<b>Bułgaria</b>	Pasów nie wykonuje się	–	–
<b>Czechy</b>	Zarządca infrastruktury kolejowej	Strefa ochronna wzdłuż linii kolejowych.	–
<b>Francja</b>	Przedsiębiorstwo kolejowe	Pas gruntu oczyszczony z roślinności krzewiastej szerokości 7–20 m. Pas gruntu pozbawiony wszelkiej roślinności o szerokości 2 m.	Wzdłuż wybranych linii kolejowych w zależności od warunków leśnych.
<b>Grecja</b>	Przedsiębiorstwo kolejowe	10 metrowy pas gruntu pozbawiony roślinności (5 m w terenach górskich).	Wzdłuż wszystkich linii kolejowych w lasach.
<b>Hiszpania</b>	Zarządca infrastruktury kolejowej	Pas gruntu pozbawiony roślinności o szerokości 4–8 m.	Wzdłuż wybranych linii kolejowych w zależności od warunków leśnych i intensywności ruchu kolejowego.
<b>Norwegia</b>	Pasów nie wykonuje się	–	–
<b>Portugalia</b>	Przedsiębiorstwo kolejowe	Oczyszczony pas gruntu o szerokości 10 m od krawędzi zewnętrznego toru.	Wzdłuż wszystkich linii kolejowych w lasach.
<b>Rumunia</b>	Przedsiębiorstwo kolejowe	Pas gruntu o szerokości 5–10 m z usuniętą roślinnością. Dwie strefy bezpieczeństwa: do 20 m od torów, gdzie właścicielem jest przedsiębiorstwo kolejowe oraz druga strefa do 100 m.	Wzdłuż wszystkich linii kolejowych w lasach.
<b>Szwajcaria</b>	Przedsiębiorstwo kolejowe	W miejscach nasilenia hamowania (wzniesienia terenu) ustawiane są ekrany/zapory przeciwpożarowe. Pas gruntu między zaporą a torami jest pozbawiony roślinności.	Wzdłuż wybranych linii kolejowych w zależności od warunków leśnych i intensywności ruchu kolejowego – tereny o dużym nachyleniu oraz porośnięte gatunkami palnymi.
<b>Szwecja</b>	Pasów nie wykonuje się	–	–
<b>Turcja</b>	Przedsiębiorstwo kolejowe	Pas gruntu pozbawiony roślinnością o szerokości 5 m.	Wzdłuż wybranych linii kolejowych w zależności od warunków leśnych i intensywności ruchu kolejowego.
<b>Wielka Brytania</b>	Pasów nie wykonuje się	–	–

<sup>82</sup> Analiza zagrożenia pożarowego lasu od transportu kolejowego, efektywność stosowania pasów przeciwpożarowych oraz propozycja modyfikacji istniejących pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych, Instytut Badawczy Leśnictwa, Sękocin Stary 2012 r.

### 6.3. Wykaz aktów prawnych dotyczących kontrolowanej działalności

1. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. *o transporcie kolejowym* (Dz. U. z 2019 r. poz. 710, ze zm.).
2. Ustawa z dnia 24 sierpnia 1991 r. *o ochronie przeciwpożarowej* (Dz. U. z 2019 r. poz. 1372, ze zm.).
3. Ustawa z dnia 28 września 1991 r. *o lasach* (Dz. U. z 2020 r. poz. 6, ze zm.).
4. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. – *Prawo budowlane* (Dz. U. z 2019 r. poz. 1186, ze zm.).
5. Ustawa z dnia 24 sierpnia 1991 r. *o Państwowej Straży Pożarnej* (Dz. U. z 2019 r. poz. 1499, ze zm.).
6. Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. – *Prawo zamówień publicznych* (Dz. U. z 2019 r. poz. 1843, ze zm.).
7. Ustawa z dnia 27 sierpnia 2009 r. *o finansach publicznych* (Dz. U. z 2019 r. poz. 869, ze zm.).
8. Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. *o ochronie przyrody* (Dz. U. z 2020 r. poz. 55).
9. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. – *Prawo ochrony środowiska* (Dz. U. z 2019 r. poz. 1396, ze zm.).
10. Ustawa z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (Dz. U. z 2018 r. poz. 2081, ze zm.).
11. Ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. – *Kodeks postępowania administracyjnego* (Dz. U. z 2020 r. poz. 256).
12. Ustawa z dnia 17 czerwca 1966 r. *o postępowaniu egzekucyjnym w administracji* (Dz. U. z 2019 r. poz. 1438, ze zm.).
13. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008 r. *w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych* (Dz. U. z 2014 r. poz. 1227, ze zm.).
14. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 4 października 2019 r. *zmieniające rozporządzenie w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych* (Dz. U. poz. 2061).
15. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 22 marca 2006 r. *w sprawie szczegółowych zasad zabezpieczenia przeciwpożarowego lasów* (Dz. U. Nr 58, poz. 405, ze zm.).

## ZAŁĄCZNIKI

16. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 7 czerwca 2010 r. w sprawie ochrony przeciwpożarowej budynków, innych obiektów budowlanych i terenów (Dz. U. Nr 109, poz. 719, ze zm.).
17. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 24 października 2005 r. w sprawie czynności kontrolno-rozpoznawczych przeprowadzanych przez Państwową Straż Pożarną (Dz. U. Nr 225, poz. 1934).
18. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 11 sierpnia 2003 r. w sprawie wykroczeń, za które funkcjonariusze pożarnictwa pełniący służbę w Państwowej Straży Pożarnej są uprawnieni do nakładania grzywien w drodze mandatu karnego, oraz warunków i sposobu wydawania upoważnień (Dz. U. Nr 156, poz. 1529, ze zm.).
19. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 24 grudnia 2013 r. w sprawie Systemu Wspomagania Decyzji Państwowej Straży Pożarnej (Dz. U. poz. 1723).
20. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 8 stycznia 2002 r. w sprawie organizacji przyjmowania i rozpatrywania skarg i wniosków (Dz. U. Nr 5 poz. 46).

#### **6.4. Wykaz podmiotów, którym przekazano informację o wynikach kontroli**

1. Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej
2. Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej
3. Marszałek Senatu Rzeczypospolitej Polskiej
4. Prezes Rady Ministrów
5. Prezes Trybunału Konstytucyjnego
6. Rzecznik Praw Obywatelskich
7. Sejmowa Komisja do Spraw Kontroli Państwowej
8. Sejmowa Komisja Administracji i Spraw Wewnętrznych
9. Sejmowa Komisja Infrastruktury
10. Sejmowa Komisja Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa
11. Senacka Komisja Infrastruktury
12. Senacka Komisja Środowiska
13. Szef Centralnego Biura Antykorupcyjnego
14. Minister Infrastruktury
15. Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji
16. Minister Środowiska
17. Komendant Główny Państwowej Straży Pożarnej
18. Dyrektor Generalny Lasów Państwowych
19. Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

## 6.5. Stanowisko Ministra do informacji o wynikach kontroli



MINISTER INFRASTRUKTURY

Warszawa, dnia 20 kwietnia 2020 r.

Znak sprawy: DTK-4.42.35.2020. AG.2

**Pan**  
**Marek Opiola**  
**Wiceprezes**  
**Najwyższej Izby Kontroli**

Szanowny Panie Prezesie,

w odpowiedzi na pismo nr LZG.410.012.2020 z dnia 6 kwietnia 2020 r. w sprawie informacji o wynikach kontroli P/19/111/LZG - *Urządzenie i utrzymanie pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych w województwie lubuskim*, poniżej przedstawiam stanowisko odnośnie wniosków skierowanych do Ministra Infrastruktury (str. 15):

1. *Wprowadzenie w przepisie art. 57a ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym odstępstwa dotyczącego wyłączenia obowiązku wykonywania pasów przeciwpożarowych w przypadkach szczególnie uzasadnionych (w szczególności warunkami środowiskowymi lub przyrodniczymi, jak np. skarpy, mokradła), analogicznie do odstępstw przewidzianych dla usytuowania drzew i krzewów. Ustalenia kontroli wskazują, że urządzenie wymaganych pasów w licznych miejscach było niemożliwe.*

Powyższa propozycja zostanie przeanalizowana. Umożliwienie odstępstw w powyższym zakresie może mieć znaczący wpływ na realizację zadań związanych z urządzeniem pasów ppoż. Niemniej jednak niezbędny jest szereg uzgodnień w tym zakresie.

2. *Rozważenie zmiany § 9 ust. 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008 r. w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych, stanowiącego o posypywaniu bruzdy pasa przeciwpożarowego warstwą piasku o grubości od 0,01 m do 0,02 m. Zasadnym byłoby dopuszczenie możliwości zastosowania innych środków zastępczych, po ich uzgodnieniu z właściwym komendantem powiatowym (miejskim) Państwowej Straży Pożarnej. Z ustaleń kontroli NIK oraz rozeznania przeprowadzonego przez Regionalną Dyрекcję Lasów Państwowych na terenie jednostek Lasów Państwowych wynika, że przepis ten jest martwy.*

Przedmiotowe rozporządzenie stanowi „§ 9 ust. 2. Bruzda, o której mowa w ust. 1, powinna być oczyszczona z wszelkiej roślinności do warstwy mineralnej, a na gruntach torfiastych - posypana warstwą piasku o grubości od 0,01 m do 0,02 m. Bruzdę może stanowić inna powierzchnia pozbawiona materiałów palnych.” – co oznacza, że bruzda na gruntach torfiastych może być posypana piaskiem lub może ją stanowić jakakolwiek inna powierzchnia pozbawiona materiałów palnych. Dlatego też zmiana przytoczonego przepisu nie jest wymagana. Ponadto fakt, iż przepis nie jest stosowany przez zarządców infrastruktury, jak i egzekwowany przez instytucje przeprowadzające kontrole przygotowania i utrzymania pasów ppoż. (np. PSP), nie może stanowić o tym, że powyższy przepis prawa jest zbędny.

Ponadto, w odniesieniu do stwierdzenia na str. 36:

*Zdaniem NIK, zasadnym byłoby utwardzenie części nawierzchni odcinków pasów przeciwpożarowych, tak aby możliwe było ich wykorzystanie do prowadzenia akcji ratowniczych związanych ze zdarzeniami w ruchu kolejowym, jak też na terenach leśnych bezpośrednio przylegających. Nie byłoby wówczas potrzeby mineralizacji (odnowienia) tak wykonanego fragmentu pasa ponieważ nawierzchnię stanowiłby materiał niepalny.*

- należy zauważyć, że przytoczony powyżej § 9 ust. 2 rozporządzenia, daje możliwość takiego wykonania bruzdy, aby mogła stanowić również drogę dojazdową. Jedynym warunkiem jest jej wykonanie z materiałów niepalnych.

*Łączę wyrazy szacunku,*

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z up. Ministra Infrastruktury

Andrzej Bittel

Sekretarz Stanu